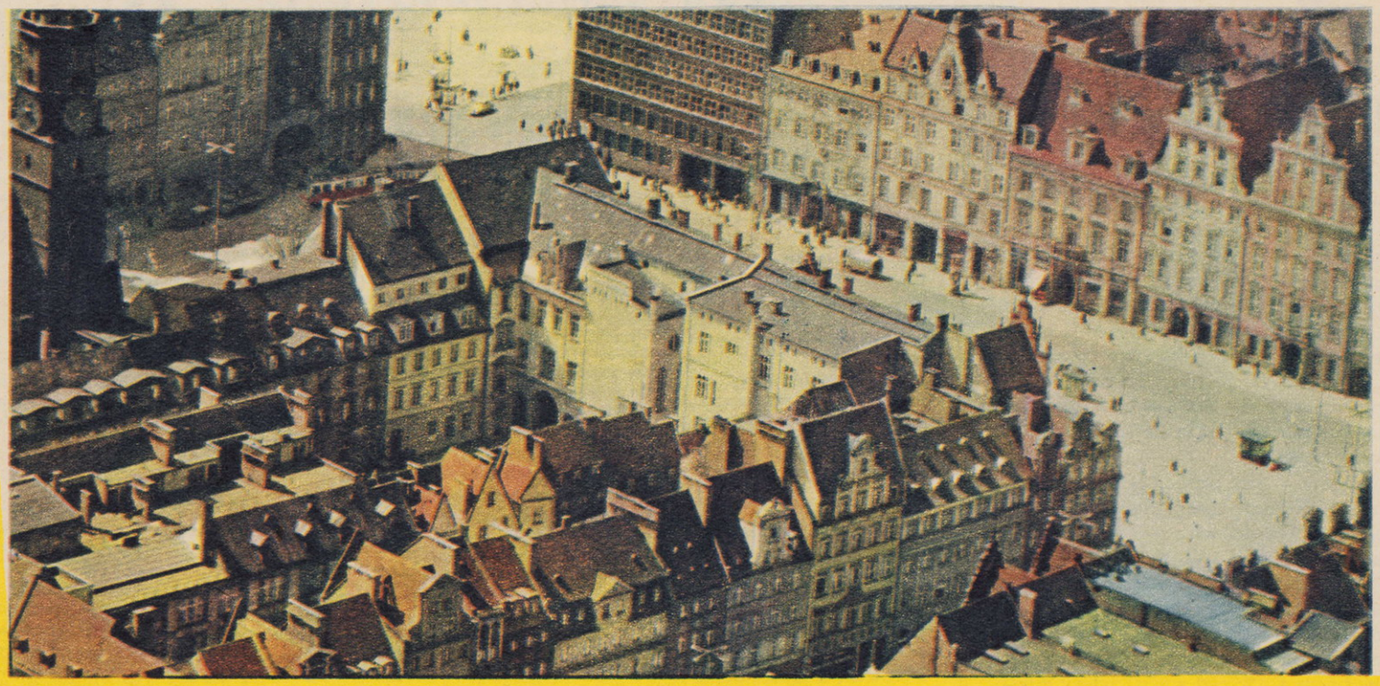


SKRZYDLATA POLSKA

WE WROCŁAWIU

NR 21 (672) ● 24.V.1964 R.
ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ

Foto. B. KOSZEWSKI

„SKRZYDLATA" WE WROCŁAWIU

W kwietniu br. ekipa naszej redakcji w składzie: red. red. Tadeusz Malinowski, Jerzy Pomianowski, Paweł Elsztein i Bernard Koszewski (fotoreporter) przebywała we Wrocławiu, zapoznając się w swych reporterskich wędrówkach z rozwojem lotnictwa w stolicy Dolnego Śląska. Plonem tego pobytu jest niniejszy numer specjalny „Skrzydlatej Polski", który w całości poświęcamy rozwojowi lotnictwa we Wrocławiu. Staraliśmy się przedstawić w nim Czytelnikom, oczywiście w dość dużym skrócie, możliwie wszystko to, co związane jest z lotnictwem w tym mieście.

Wrocław — jak pisze o tym przewodniczący Prezydium Rady Narodowej, prof. Bolesław Iwaszkiewicz — jest miastem młodym. Kiedy w 1945 r. został wyzwolony przez wojska radzieckie i powrócił do Polski, był miastem zburzonym, wymarłym. Dziś Wrocław polski tętni życiem i tchnie młodością, rozwija się i pięknieje coraz bardziej. Wśród wielu tysięcy mieszkańców miasta, którzy ofiarnie dźwignęli miasto z ruin i przywracali w nim życie, nie zabrakło lotników. Oni też zaczęli po pożodze wojennej tworzyć i rozwijać instytucje lotnicze.

Wrocław jest obecnie drugim, największym po Warszawie, ośrodkiem lotniczym w kraju. O tym, co w nim jest obecnie, jak tętni lotnicze życie stolicy Dolnego Śląska, piszemy w tym numerze. Przedstawiamy też ludzi, tych najlepszych, którzy szczególnie wyróżniają się spośród bardzo licznej grupy działaczy lotniczych Wrocławia. Być może, że coś jeszcze uszło naszej uwadze, prosimy nam to jednak wybaczyć.

Obraz rozwoju lotnictwa we Wrocławiu, jaki prezentujemy Czytelnikom w tym numerze, jest jednym z bardzo licznych obrazów naszego życia, dowodem wielkiej dynamiki rozwoju, jaka cechuje nasze Ludowe Państwo w najróżnorodniejszych dziedzinach życia gospodarczego, społecznego, przemysłowego i w tym także naszego ludowego lotnictwa. To, co przedstawiamy, jest zaledwie jakąś częścią tego ogólnego dorobku, jakim szczycimy się w kraju w XX-leciu Polski Ludowej. Mówimy zresztą i piszemy o tym często. Trzeba tu jednak podkreślić, że dorobek lotniczy Wrocławia jest bardzo ważnym fragmentem całego dorobku naszego lotnictwa w XX-leciu powojennym. Postaramy się też w innych numerach przedstawiać osiągnięcia lotnictwa w pozostałych rejonach kraju.

Korzystając z okazji, pragniemy na tym miejscu serdecznie podziękować wszystkim tym, którzy życzliwie i z chęcią pomagali naszej ekipie w zbieraniu materiałów.

Oddajemy ten numer Czytelnikom do rąk w tym czasie, kiedy we Wrocławiu kończy się III Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów, impreza, która wyszła z tego miasta i jest z nim tak mocno związana.

Ten numer specjalny dedykujemy właśnie wrocławskim lotnikom, pracującym ofiarnie nad rozwojem lotnictwa w Polsce Ludowej. Życzymy Im dalszych, pomyślnych wzlotów i — do następnego spotkania na łamach „Skrzydlatej".

Ikarus

☆ Z KRAJU ☆ Z KRAJU ☆ Z KRAJU ☆

ZARZĄD Główny Aeroklubu PRL zatwierdził, na wniosek Komisji Samolotowej, skład kadry narodowej w sporcie samolotowym. W skład jej weszli następujący piloci: Stanisław Kasperek, Stefan Studencki, Edmund Mikołajczyk, Felicjan Kawala, Antoni Kozłowski, Zdzisław Dudzik, Ryszard Kasperek, Eugeniusz Kołtaj, Bohdan Sienica, Tadeusz Kaczmarek, Władysław Wójcicki, Władysław Gawlik, Jan Tomaszewski, Zdzisław Nasiełowski, Stanisław Wielgus.

*

POLSCY spadochroniarze wezmą udział w międzynarodowych zawodach spadochronowych, jakie odbędą się w czerwcu br. w Związku Radzieckim. Zawody te potraktowane są jako trening spadochroniarzy krajów socjalistycznych przed tegorocznymi mistrzostwami świata w NRF.

*

PUŁK lotniczy, który wchodził niegdyś w skład sławnej 1 Dywizji Brandenburskiej, obchodził w maju br. 20 rocznicę swego powstania. Jednostka ta zasłużyła się w końcowych walkach o zdobycie Berlina podczas ostatniej wojny. W krótkim okresie ok. 2 tygodni (od 24 kwietnia do końca działań wojennych) lotnicy tej jednostki odbyli 329 lotów bojowych. Na uroczystość przybył między innymi gen. bryg. pil. J. Paździor, który wręczył dowódcy pułku pamiątkową statuetkę pilota.

*

W OPOLU odbyło się walne zgromadzenie Aeroklubu Opolskiego, na którym podsumowano roczny dorobek pracy klubu. Prezesem aeroklubu został ponownie sekretarz Prezydium WRN w Opolu Stanisław Grela.

*

ZARZĄD Główny Aeroklubu PRL, przychylając się do wniosku Aeroklubu Stalowo-Wolskiego, nadał dyplomy uznania następującym instytucjom: Dyrekcji Huty „Stalowa Wola", Dyrekcji Kopalni Zakładów Przetwórczych Siarki w Tarnobrzegu oraz Dyrekcji Elektrowni w Stalowej Woli.

*

JEDEN z lotniczych zakładów remontowych podjął szereg cennych zobowiązań dla uczczenia 20-lecia Polski Ludowej. Między innymi załoga kpt mgr Jana Danelskiego zobowiązała się wyremontować ponad plan do lipca br. kilka silników lotniczych, co przyniesie w sumie oszczędności ok. 575 000 zł. Inny oddział tego samego zakładu postanowił wyremontować w I półroczu br. ponad plan jeden samolot. Wartość zobowiązania szacuje się na około 230 000 zł.

*

LOTNICZY Zespół Usług Gospodarczych, działający przy Aeroklubie PRL, organizuje w tym roku specjalne przeciwpożarowe patrole lotnicze. W pierwszym okresie obszar patrolowania obejmie województwo warszawskie, a później zostanie rozszerzony na województwa: białostockie, kieleckie, lubelskie. W przyszłości tego rodzaju patrole przeciwpożarowe obejmą obszar całego kraju.

*

PREZES Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, będący również wiceprezydentem FAI, weźmie udział w posiedzeniu Rady Administracyjnej Międzynarodowej Federacji Lotniczej, jaka odbędzie się w Paryżu w dniach 12—16 czerwca br.

*

POLSKIE Linie Lotnicze LOT i Klub Publicystów Lotniczych SDP zorganizowały 14 maja br. spotkanie na temat „LOT przed sezonem". Odbyło się ono na terenie centralnego portu lotniczego na Okęciu. Dziennikarze prasy, radia, agencji prasowych i telewizji spotkali się z dyrekcją LOT-u, zwiedzili zaplecze techniczne przedsiębiorstwa i odbyli przelot na samolocie turbośmigłowym Ił-18.

*

W ELIMINACJACH do teleturnieju lotniczego dla młodzieży pt. „Nasze skrzydła", jaki odbył się na terenie całego kraju w lutym i marcu, wzięła udział rekordowa ilość młodzieży. Eliminacje wstępne, przeprowadzone bardzo dobrze przez aerokluby regionalne, odbyły się w 250 miejscowościach. Uczestniczyło w nich 16 000 osób. W drugim stopniu eliminacji brało udział 301 osób, a w eliminacjach strefowych 67 osób. Finał teleturnieju rozegrano — jak wiadomo — przed kamerami telewizji w Warszawie 26 marca br. Uczestniczyły w nich 4 dwuosobowe drużyny aeroklubów: Poznańskiego, Warszawskiego, Gdańskiego i Podkarpackiego. Zwyciężył zespół Aeroklubu Gdańskiego przed Warszawskim, Podkarpackim i Poznańskim.

*

PREZYDIUM Zarządu Głównego Aeroklubu PRL odbyło swe posiedzenie 12 maja br. W czasie obrad zatwierdzono m. in. zasady odpłatności za materiały modelarskie, zatwierdzono ramowe regulaminy Sądu Koleżeńskiego i Honorowego APRL oraz ustalono termin zwołania następnego plenarnego posiedzenia ZG APRL, odbędzie się ono 8 czerwca br. w Centrum Szybowcowym w Lesznie.

*

KADRA i szeregowcy jednej z jednostek lotniczych ufundowali drużynie ZHP im. bohaterskiego pilota pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" kpt. Olega Matwiejewa sztandar, który wręczono harcerzom w czasie specjalnie zorganizowanej uroczystości. Przybyli na nią przedstawiciele jednostek wojskowych, władz miejskich i organizacji społecznych oraz licznie zgromadzona młodzież ZHP. Po części oficjalnej odbyło się ognisko poświęcone udziałowi młodzieży harcerskiej w obchodach 20-lecia Polski Ludowej.

*

RAŹNO wystartowali w bieżącym sezonie zielonogórscy lotnicy. W dniu 11.IV. br. rozpoczęło się szkolenie podstawowe na szybowcach za wyciągarką systemem dochodzącym. Tego samego dnia piloci treningowi wykonali pierwsze loty. W dniu 12.IV. rozpoczęły skoki kandydatki z podstawowej grupy spadochronowej. Korzystnie, jak widać, zaznaczył się w działalności Aeroklubu Ziemi Lubuskiej powrót do zdrowia szefa wyszkolenia AZL Stanisława Ratusińskiego (p).

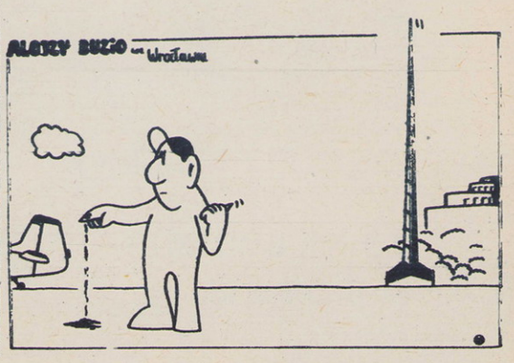
*

KURSEM dla mechaników wyciągarkowych i ściągarkowych w miesiącu marcu i pełnej akrobacji w kwietniu — rozpoczął sezon Ośrodek Szybowcowy w Lisich Kątach. W czasie marcowego słońca wykonano 1 600 startów za wyciągarką. Wyszkolono 19 mechaników, którzy uzyskali przed LKE wyniki co najmniej dobre. W kwietniu uprawnienia do wykonywania pełnej akrobacji otrzymali: Stanisław Ziembiec (Nowy Sącz), Adam Białecki (Inowrocław), Wojciech Mozdyniewicz (Nowy Targ), Tadeusz Gowkielewicz (Olsztyn), Ryszard Łukanowski (Włocławek), Stanisław Siemek (Nowy Targ), Henryk Nowakowski (Inowrocław), Stefan Mądrzejewski (Grudziądz). W miesiącu tym wylatano około 170 godzin i wykonano 700 km przelotów (p).

DWA REKORDY WROCŁAWSKICH SPADOCHRONIARZY

Ostatnie dni przyniosły spadochroniarzom wrocławskim nowe sukcesy sportowe w postaci dwóch rekordów Polski. Instruktor AWr Ryszard Kuś w skoku z wysokości 2 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu uzyskał wynik 3,77 m a grupa skoczków w składzie: Marcin Jaksa-Rożen, Wojciech Soleżyński i Ryszard Kuś w tej samej konkurencji osiągnęła średnią odległość od centrum 9,59 m. Rezultaty powyższe zapełnią puste miejsca w tabeli rekordów krajowych. Rekordy międzynarodowe w tych kategoriach należą — indywidualny do Mikołaja Usowa (ZSRR) — 0,22 m a grupowy do NRD — 1,17 m.

(p)



PRZEWODNICZĄCY
PREZYDIUM RADY NARODOWEJ
MIASTA WROCŁAWIA

Prof. dr BOLESŁAW IWASZKIEWICZ

DO UCZESTNIKÓW TRZECIEGO RAJDU SDiP

„Ojciec" miasta Wrocławia, prof. dr Bolesław Iwaszkiewicz — znany pedagog i przyjaciel młodzieży — w trakcie dekoracji harcerską chustą. Foto: Stanisław M. Wolniewicz

Już po raz trzeci Wrocław wita uczestników Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Wita szczerze i serdecznie, jak wita zawsze miłych sobie gości, zwłaszcza zaś gości, którzy — raz poznawszy miasto — częściej je później odwiedzają. Jakież jest to miasto, Drodzy Goście, które raduje się Waszym przybyciem?

Jego historyczne tradycje piastowskie sięgają tysiąca lat. Przez wiele wieków oderwane od Polski, powróciło do Niej przed dziewiętnastu laty w stanie straszliwego zniszczenia wojennego. 70% domów mieszkalnych i zakładów pracy leżało w gruzach, a 18 milionów metrów sześciennych gruzu pokrywało ulice i place.

Odbudowa miasta nie jest jeszcze zakończona, ale jej postępy może ocenić ten tylko, kto pamięta Wrocław z roku 1945. Nawet „starzy" Wrocławianie, pionierzy wrocławscy, ze zdumieniem nieraz oglądają fotografie z tamtych pierwszych lat, porównując je z dzisiejszym wyglądem tych samych fragmentów miasta.

Odbudowa Wrocławia jest jednocześnie jego rozbudową i przebudową. W częściach miasta całkowicie zniszczonych i zamienionych przez wojnę w pustynię powstają wielkie, nowoczesne dzielnice mieszkaniowe: Plac PKWN, Huby, Gajowice, Nowy Targ. W zeszłym roku rozpoczęto zabudowę dzielnicy zachodniej, w tym roku — południa. Powstaje tam najbardziej nowoczesne i reprezentacyjne osiedle dla 70 tys. mieszkańców. Nie znamy w innych miastach równie rozległego przedsięwzięcia urbanistycznego.

W śródmieściu, które — gęsto zabudowane — miało przed wojną bardzo złe warunki mieszkaniowe, zniszczenia wojenne pozwoliły na przebudowę, zapewniającą mieszkańcom możliwie najlepsze warunki pracy i odpoczynku. Odbudowa miasta weszła też w to stadium, w którym wiele ulic czy fragmentów miasta, dawniej całkowicie zniszczonych, rozbitych i wypalonych — wraca dziś do wyglądu świetniejszego aniżeli dawniej. Nowoczesna architektura wrocławska, doskonale zharmonizowana z zabytkami Wrocławia i z jego warunkami naturalnymi, dużą ilością wody i zieleni, jest specyficznie lekka.

Wrocław staje się miastem łączącym stare piastowskie tradycje historyczne z cechami najbardziej postępowej, socjalistycznej urbanistyki.

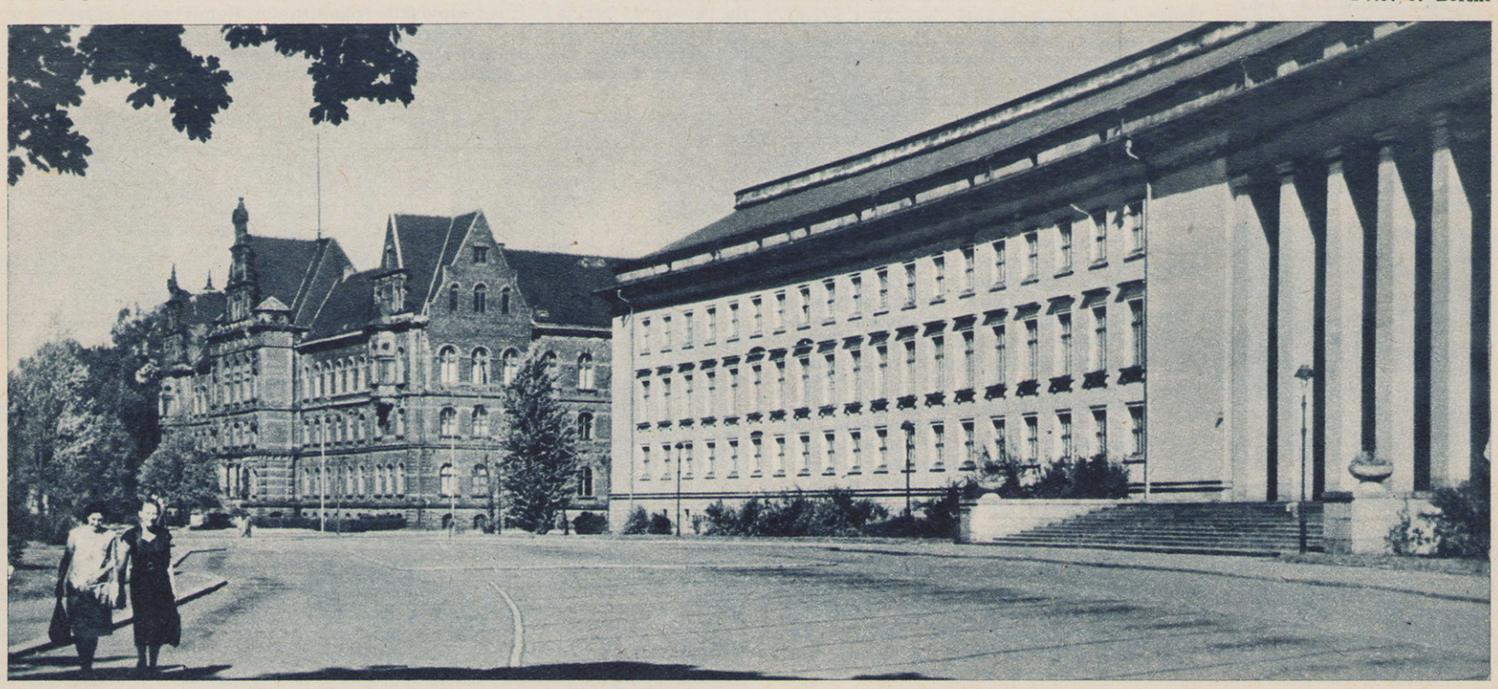
Wrocław jest środowiskiem żywym i dynamicznym. Swą żywość zawdzięcza młodości, młodemu wiekowi mieszkańców. Zaledwie 5% ludności przekroczyło 60 rok życia, podczas gdy średnio w Polsce odpowiedni odsetek wynosi 11%. Nic też dziwnego, że przyrost naturalny jest we Wrocławiu wciąż jeszcze 1½ do 3 razy większy niż w innych wielkich miastach Polski. Ta okoliczność, jak również wielka siła atrakcyjna miasta sprawiają, że Wrocław jest miastem szybko rosnącym. W latach 1957—1962 ludność Wrocławia wzrosła o 14,3%, podczas gdy ludność Warszawy o 11,1%. W najbliższych latach będą dojrzewały i wchodziły w życie bardzo liczne wrocławskie roczniki powojenne, ustąpi więc pewien brak siły roboczej, dający się odczuwać ostatnio.

Dynamizm Wrocławia ujawnia się także w dziedzinie produkcji przemysłowej. Jeszcze 5 lat temu Wrocław uczestniczył w produkcji kraju w 2,3%. Dziś udział Wrocławia sięga 2,8%. Wrocław wyprzedza kraj tempem rozwoju przemysłowego.

Mówiąc o Wrocławiu nie można pominąć jego znaczenia jako środowiska kulturalnego i naukowego. Naukę wrocławską, bardziej niż w innych ośrodkach, cechuje zespołowość pracy. Skłoniła ona miejscowe środowisko naukowo-techniczne do nawiązania bliskiej i ścisłej współpracy z przemysłem, bardzo korzystnej dla przemysłu. Powstały we Wrocławiu nowe gałęzie produkcji, nowoczesny przemysł elektroniczny i automatyki przemysłowej, a Wrocław urósł do rangi ośrodka kierującego bujnie rozwijającym się przemysłem dolnośląskim.

Wrocławian cechuje wielki patriotyzm lokalny. Nie można się temu dziwić: dynamizm rozwojowy miasta, wielkie jeszcze rezerwy w uzbrojonych terenach pod budownictwo mieszkaniowe, rezerwy w przemyśle, prężny ośrodek kulturalny i naukowy jako motor wielu poczynań — stwarzają dla Wrocławia rozległe i korzystne perspektywy rozwojowe. Z każdym rokiem — przybywając do Wrocławia — będziecie zastawali to miasto nie tylko bardziej odbudowane i żywe, ale i piękniejsze.

Chodząc po ulicach Wrocławia: widok na Muzeum Śląskie i gmach wojewódzkiej Rady Narodowej. Foto: J. Borski



Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

ANTONI CHOJCAN. Urodził się 5.VI.1924 r. w Bukaczówce, woj. stanisławowskie. Tamże ukończył szkołę podstawową i rozpoczął naukę w gimnazjum elektrycznym. 28.VIII.1944 r. wstąpił ochotniczo do Ludowego Wojska Polskiego. Początkowo służył w piechocie, a w 1946 r. ukończył OSL w Dęblinie. W 1947 r. uzupełnił średnie wykształcenie. W 1955 r. na WSI we Wrocławiu zdobył tytuł inżyniera mechanika. W lotnictwie sportowym — od 1948 r. Zaczął jako wiceprezes (początkowo dyrektor) Okręgu Krakowskiego LL. Po połączeniu pełnił funkcję kierownika działu lotniczego ZW LPŻ. W latach 1954—1956 kieruje Aeroklubem Wrocławskim. Z kolei jest komendantem CWL w Krośnie, by następnie powrócić do Wrocławia, gdzie jako wiceprezes urzędujący AWr pracuje aktualnie.

Wylatał na samolotach ponad 1 000 godzin. W roku 1957 otrzymał Złoty Krzyż Zasługi. Laureat nagrody miasta Wrocławia 1964 r.

HERBERT MANIUSZ. Urodził się 29.I.1930 r. w Rudzie. Szkołę ogólnokształcącą ukończył w Zabrzu. W r. 1947 ukończył kurs szybowcowy w Strzebielinie i od tego roku trenuje w AWr. Srebrną odznakę

szybowcową zdobył w 1950, a złotą w 1956 r. Podstawowy kurs samolotowy odbył w 1949 r. W latach 1951—1952 ukończył kurs instruktorów samolotowych. Od 1948 r. pracuje w Aeroklubie Wrocławskim, obecnie jako szef wyszkolenia. Wylatał na szybowcach 638, a na samolotach 3 542 godzin.

JAN ŻAK. Urodził się 22.II. 1928 r. w Zbroszy, pow. Grójec. W Grójcu kończy szkołę podstawową i rozpoczyna średnią. We wrześniu 1946 w Polichnie uzyskał kategorię szybowcowy.

bowcową A i B. W Pińczowie, w tym samym roku, uzyskał kategorię C. W roku 1947 w Ligocie Dolnej kończy kurs mechaników lotniczych. Tamże pracuje do 1950 r. następnie — po przeniesieniu do Wrocławia — jest zatrudniony w Centrum Wyszkolenia Lotniczego. A od 1955 r. pracuje w Aeroklubie Wrocławskim jako mechanik, a następnie (od 1957 r.) szef techniczny.

Uśmiech za

JERZY POMIANOWSKI

AEROKLUB Wrocławski jest chyba jak inne. Ileś tam szybowców, samolotów. Szkolenie podstawowe, trening. Loty, skoki i tak dalej. Wszystko co dobrze znamy. Rzec można nasz lotniczy chleb powszedni.

I byłbym pewno w poważnym kłopocie — co, z racji okolicznościowej „Skrzydlatej" i przypadającego właśnie na mnie rzeczonego tematu — spisać, gdyby nie miasto, w którym klub działa, gdyby nie ludzie, którzy są z nim związani. A oni to — MIASTO I LUDZIE — tworzą szczególną atmosferę.

Odruchowa jest skłonność do kojarzeń. Każdy, myślę, komu z racji turystycznych ciągot czy służbowych zleceń przyszło wędrować po kraju, niektóre choćby miasta personifikuje, wiąże ze wspomnieniami czy porami roku. Gdynia — to dla mnie „Batory", gdy słyszę Katowice — widzę górnika w czapce z pióropuszem i kilofami. Warszawa i matka — to jedno.

A Wrocław? Wrocław — wybacz kochana zazdrośnico — wybiega do mnie w myślach śmiejącą się dziewczyną i wiosną. Widzieliście wiosnę w tym mieście? Tę zieleń gęsto rozsianą wśród kolorowych elewacji, ścian z czerwonej wypalonej cegły. Czeredy dzieci na skwerach i gromady roześmianej młodzieży... Ciepłe, pełne romantycznego uroku wieczory nad Odrą, kokieteryjne wystawy i neony. Witający przed dworcem pan: „Dobry wieczór we Wrocławiu" i zawieszone wysoko nad klubem dziennikarza „Uśmiech za uśmiech". Hasło, które szybko ściągnąłem na tytuł, bo chyba najlepiej oddaje charakter tutejszych i ludzi i rzeczy.

Aż żal, że miejsca w lotniczym tygodniku tak mało i pióro me tak niedoskonałe, by oddać czar wrocławskiego grodu. Czas zająć się jego gospodarzami, żeby nie użyć za dużego słowa patriotami.

Różne spotkania, narady i konferencje mam w swych dziennikarskich wspomnieniach. Ale nie gdzie indziej tylko tu usłyszałem w trakcie debaty o rajdzie od „ojca" Wrocławia prof. dr Iwaszkiewicza: „lubimy dziennikarzy". Przewodnictwo Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej to funkcja poważna i pracochłonna. Towarzysz Julian Buczak znajduje jednak czas na sprawy lotnicze. Ba, jak się nimi przejmuje i rozumie! Aż mi serce rosło, gdy przeprowadzając z nim wywiad (do przeczytania obok) słyszałem wiele uwag, którymi chętnie wytapetowałbym całe Krakowskie Przedmieście . Kierowanie aeroklubem to kłopoty nie lada. Inż. Antoni Chojcan zajmuje się i harcerstwem, i filią w Lubinie, i organizacją (jest kierownikiem) rajdu samolotowego dziennikarzy, i młodzieżą w Lotniczych Zakładach Naukowych.

Zacząłem od tak zwanych osób oficjalnych, ale aż się boję, co będzie dalej, bo lista tych, którzy naprawdę „za uśmiech" świadczą na rzecz lotnictwa sportowego, jest długa. Tak więc telegraficznie. Kolejność nieobowiązująca. Inż. Ignacy Bekier, dyrektor LZN, „grupowo" kieruje uczniów na szkolenie. Na terenie szkoły zainstalował symulator lotu. Ojciec znanych pilotów Jerzego i Tadeusza Popielów, dyrektor Technikum Chemicznego, udostępnił spadochroniarzom salę gimnastyczną. Dr med. Wacław Kornaszewski opracował im specjalny program ćwiczeń. Dr med. Stanisław Walczak społecznie dyżuruje na starcie, sam skacze i — w razie potrzeby — wymaga od pacjentów usług dla lotników. Fabryka Maszyn Drogowych „Fadroma" daje bezpłatnie wały do niwelacji lotniska, Technikum Mechanizacji Rolnictwa zgłasza w czynie społecznym gotowość do prac melioracyjnych, Dzielnicowa Rada Narodowa popierając prace społecz-

STANISŁAW WIECZOREK (stoi z prawej).

Urodził się 5 kwietnia 1924 r w Żywcu. W maju 1945 r. rozpoczął szkolenie szybowcowe na Żarze (AB). W lipcu 1945 r. latał w Jeżowie, gdzie uzyskał kategorię C pilota szybowcowego. Przez trzy lata pracował w Okręgowych Zakładach Szybowcowych w Jeżowie (1946—1948). Następnie przeniósł się do Szkoły Szybowcowej Jeżów, gdzie zatrudniony był jako mechanik szybowcowy do wiosny 1950 r. Z kolei przez rok pracuje w Aeroklubie Jeleniogórskim. Od lipca 1951 r. do dnia dzisiejszego zatrudniony jest w Aeroklubie Wrocławskim, z tym, iż od 1956 r. jako technik szybowcowy. W 1955 r. brał udział w wyprawie szybowcowej Aeroklubu PRL do Indii. Na szybowcach wylatał 207 h. *(m)*

uśmiech

JÓZEF ADAMSKI (z prawej).

Urodził się 20 grudnia 1933 r. w miejscowości Gliniany (województwo kieleckie). Skakać ze spadochronem zaczął w marcu 1952 r. w Nowym Targu (CWSpad) na kursie instruktorskim. Od 1952 r. przeniesiony służbowo do Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, gdzie pracuje dwa lata. W Spadochronowych Mistrzostwach Polski 1954 zajął 28 umiejsce. W 1955 zatrudniony jest w Aeroklubie Słupskim. Po odbyciu służby wojskowej, w latach 1958—1960 pracuje w Aeroklubie Szczecińskim. W Mistrzostwach Polski rozegranych w 1957 roku uzyskał 23 miejsce. W marcu 1960 r. przeniesiony do Aeroklubu Wrocławskiego, w którym to do dnia dzisiejszego pracuje w charakterze instruktora spadochronowego. Ogółem wykonał 314 skoków z samolotu. Ma uprawnienia pilota szybowcowego III klasy i pilota samolotowego III klasy.

(m)

Tu prywatna dygresja. Choć prywatna, ale bardzo znamienna. W drodze do Wrocławia (w kwietniu br.), tuż u bram miasta pękła rolka w skrzyni biegów mej „Syreny". Doturlałem się na trójce do lotniska w pieskim nastroju. Miałem w planie kilka dni solidnej roboty, a tu klops! Mniejsza o straty, ale który z warsztatów — zmotoryzowani zrozumieją mnie najlepiej — wykona naprawę w ekstra terminie? Rozpocząłem konsultacje telefoniczne, gdy przedstawiono mi młodego szybownika Bachmana i modelarza Benedikta, którzy podjęli się reperacji. W pobliskich warsztatach MPK (gdzie pracują) załatwili zezwolenie dyrekcji, postawili „Syrenę" na kanał i „po fajrant" oraz w niedzielę wszystko zrobili. To mało. Dodać trzeba, że Stanisław Maksymowicz zrezygnował z lotu do Krosna, by objechać na motorze całe miasto w poszukiwaniu części, a Bolesław Kochanowski odstąpił mi (na kredyt, ale oddałem już) zmodernizowane rolki. Co tu pisać. „Uśmiech za uśmiech". Jak to we Wrocławiu.

A skoro mowa o samochodach, warto coś dopowiedzieć. Z końcem ubiegłego roku były we Wrocławiu zarejestrowane 6 523 prywatne samochody osobowe. Trudno wyliczyć ile z nich należy do członków aeroklubu. Z tego co pamiętam to Girulski jeździ „Wartburgiem", Gorzelak — „Syreną", Lip — „Wartburgiem", Kochanowski „Syreną", Janas — P-70. Bo wrocławscy piloci nie tylko latają. Wraz z rozwojem swego miasta rosną. Zajmują coraz poważniejsze stanowiska. Przedstawiają niewyczerpany materiał do cyklu kariery XX-lecia. I zawsze — jak miło to pisać — mają otwarte serca dla lotnictwa i przyjaciół. Może dlatego, że wszystko co mają zawdzięczają wspólnemu wysiłkowi, może dlatego , że przeżyli razem kiedyś początkowy trudny okres, a może po prostu dlatego. że kiedy mają chandrę czy boli ich ząb, mogą idąc od Rynku Świdnicką spojrzeć do góry na dwie roześmiane buźki i przeczytać: Uśmiech za uśmiech.

ne daje ogrodzenia dla pola wzlotów, Spółdzielnia Pracy „Protech" statutowo przeznacza część dochodów na potrzeby klubu...

Ale się zapędziłem. Przepisałem prawie pół wrocławskiej książki telefonicznej. A ani słowa o całej plejadzie sławnych lotników, którzy nauczyli się tu latać, powędrowali po całej ojczyźnie lub też nadal tu trwają. Spotkacie niektórych w okolicznościowej encyklopedii. Ale suche życiorysy nie powiedzą, niestety, że takiego przyjaciela jak Olek Pawlikiewicz nie znajdziecie, równie zapalonego instruktora co Staszek Łuszpiński szukać trzeba ze świecą, a tak związany człowiek z klubem przez całe dwudziestolecie jak Bolesław Kochanowski też pewno jest bez duplikatu.

ROZMAWIAMY Z PREZESEM AEROKLUBU WROCŁAWSKIEGO JULIANEM BUCZAKIEM

Prezes AWr Julian Buczak.

— Panie prezesie — zwróciliśmy się do prezesa Aeroklubu Wrocławskiego Juliana Buczaka — jako działaczowi społecznemu, przewodniczącemu Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Wrocław-Fabryczna, nasuwa się pewno wiele uwag dotyczących powiązania lotnictwa sportowego ze społeczeństwem, wychowawczej roli aeroklubów oraz znaczenia czynnika społecznego w lotniczej pracy. Będziemy wdzięczni za podzielenie się tymi spostrzeżeniami z Czytelnikami „Skrzydlatej".

— W ubiegłym roku Aeroklub Wrocławski uzyskał wiele ciekawych rezultatów, lepszych niż w ostatnim dziesięcioleciu. Zacznę więc od form pracy, które przyjęliśmy w naszej działalności. Prowadzimy ją mianowicie poprzez różne, kierunkowo nastawione komisje społeczne, na czele których stoją członkowie zarządu. Staramy się, by komisje te miały maksimum samodzielności, by młodzi lotniczy działacze mogli się w nich wyżywać, by widzieli efekty swojej roboty i to, że są doceniani i potrzebni. Poprawiła się ostatnio, moim zdaniem, praca aparatu etatowego. Uważamy, że powinien on spełniać sprawnie wszystkie funkcje wykonawcze zgodnie z zaleceniami zarządu i komisji. Zresztą zarząd stara się przy rozpatrywaniu zagadnień opierać się o opinie komisji i sekcji.

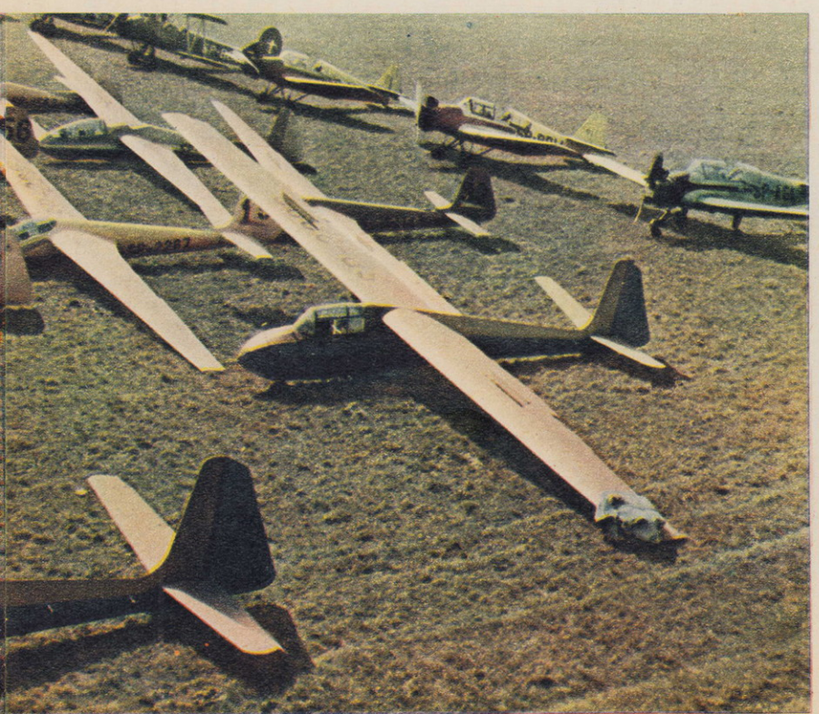
Sprawę wychowania młodzieży w aeroklubach traktujemy jako jedno z naszych najważniejszych zadań. Mimo to nie potrafiliśmy w sekcjach, kołach lotniczych szerzej tego problemu rozwiązać. Wspólnie z „Ruchem" zorganizowaliśmy ostatnio na lotnisku klub-kawiarnię. Jeśli potrafimy ściągnąć tam pilotów, sympatyków, będzie to niewątpliwie pewien krok naprzód. Sądzę, że powinniśmy też w ramach lotniczego wychowania zmieścić kulturę osobistą.

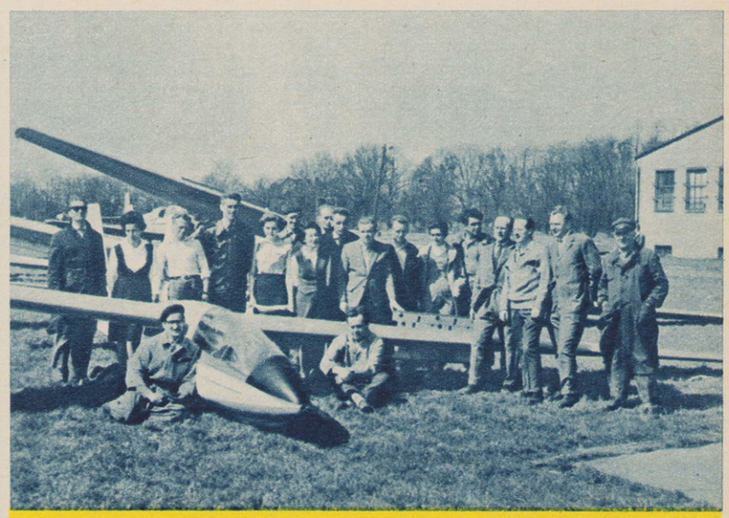
Oczywiście nasza praca z młodzieżą nie ogranicza się bynajmniej do lotniska, do związków z nauką pilotażu. Prowadzimy ją — w miarę możliwości i środków — pod kątem przystosowania młodzieży do wszelkiego typu pracy w lotnictwie w ramach szeroko pomyślanej politechnizacji. Wykorzystujemy tu modelarstwo, ZMS, harcerstwo. Wspólnie z tymi organizacjami organizujemy obozy dla sympatyków lotnictwa, którzy za zadanie będą mieli zakładanie kół lotniczych. Akcja ta dała dobre rezultaty. Cieszymy się przychylną opinią prasy. W propagowaniu lotnictwa miejscowa prasa i radio wiele nam pomagają.

Nasza praca z młodzieżą, wyniki starań działaczy i pracowników klubu w tym zakresie, pozwalają mi na stwierdzenie, że Aeroklub Wrocławski stał się jakby prawnym obywatelem miasta. Nie ma chyba instytucji, której obce byłoby lotnictwo sportowe. Cieszymy się opinią organizacji, której warto pomóc. Mieliśmy wiele dowodów sympatii i zrozumienia ze strony miejscowych władz partyjnych i administracyjnych. Świadczy o tym wymowny fakt przyznania wiceprezesowi urzędującemu AWr nagrody miasta Wrocławia. Ta przychylność władz daje nam zielone światło w wielu poczynaniach. Współpraca na przykład, z zakładami w których pracują piloci układa się jak najlepiej. Choćby widać to w oddelegowaniu pilotów — członków partii do pracy społecznej w aeroklubie. Wszystkie te elementy pozwalają nam, działaczom społecznym klubu, mieć satysfakcję z postępów w pracy szkoleniowej i wychowawczej, ze stałego rozwoju Aeroklubu Wrocławskiego.

Rozwój lotnictwa sportowego na naszym terenie nie może jednak przysłonić faktu, że obejmuje ono zbyt małą grupę. młodych ludzi. Wrocław jest miastem młodzieży — uczy się tu i studiuje ponad 62 tysiące osób, a blisko 70% mieszkańców liczy poniżej 34 lat. Lotnisko leży prawie w centrum miasta. Nie dysponujemy niestety jednak możliwościami finansowymi oraz sprzętowymi, by znacznie zwiększyć liczbę latających członków klubu. Moim zdaniem obecna forma zaopatrzenia w sprzęt lotniczy jest przestarzała. Nie można wymagać od naszego państwa większych dotacji centralnych. Warto natomiast tworzyć sekcje aeroklubu przy większych zakładach przemysłowych, które z funduszu zakładowego — jeśli znajdzie się odpowiednio duża grupa zapaleńców — mogą zakupić szybowce czy samoloty. Przy tym taki nabywca byłby wybredny, co korzystnie wpłynęłoby na pracę przemysłu lotniczego i modernizację sprzętu. Należałoby też rozpatrzyć, czy nie byłoby słuszne podporządkować aeroklub władzom terenowym, by te w zależności od uznania ich pracy odpowiednio je finansowały. W tym układzie rola lotniczej centrali sprowadzałaby się do zlecania zadań państwowych i fachowej kontroli. Korzyści tego systemu mogą być wielorakie. Sprawa ta jest oczywiście dyskusyjna, myślę jednak, że problem uspołecznienia lotnictwa sportowego wymaga i wiele pracy i wiele inicjatywy. Rozwiązanie jednak tego problemu uważam za konieczne.

Rozmawiał: Pom.





Dwa rodzinne zdjęcia sprzętu Aeroklubu Wrocławskiego (obok) oraz działaczy i pracowników (wyżej).

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

JAN MALINOWSKI

Urodził się 7 stycznia 1915 roku we Lwowie. W lipcu 1932 r zaczął latać na szybowcach w Czerwonym Kamieniu (kategoria A i B), a w 1933 r w Ustianowej (C). W 1934 r trenuje na szybowcach i szkoli się na samolotach w Łucku, a od 1936 w 6 Pułku Lotniczym we Lwowie. W 1937 r ukończył kurs podstawowy pilotażu, a jesienią wyższy kurs pilotażu w Grudziądzu, po którym przydzielony zostaje do 162 eskadry myśliwskiej 6 PL we Lwowie.

Dnia 31 sierpnie 1939 r wraz z dywizjonem skierowany do Łodzi (Widzew) i od 1 września bierze udział w wojnie na P-11C (Armia Łódź). Dnia 2 września podczas jednego z większych nalotów zestrzeliwuje 2 samoloty hitlerowskie (Me 109), a 3 września wspólnie z por. pil. Marianem Trzebińskim samolot Ju-86. Uczestniczy w zadaniach bojowych na rzecz Armii Łódź. Dnia 19 września na rozkaz władz wojskowych leci wraz z kluczem do Rumunii, gdzie zostaje internowany. W styczniu 1940 przybywa do Francji, a od kwietnia lata we francuskiej eskadrze myśliwskiej nr 2/10 na Moranach 406.

Po upadku Francji przybywa do Anglii, gdzie po przeszkoleniu lata w angielskim dywizjonie nr 249 (VIII-XII. 1940). W styczniu 1941 r przechodzi do formującego się Dywizjonu Myśliwskiego 317, w którym lata do lipca 1943 roku. Od lipca do września 1943, w ramach odpoczynku, jest instruktorem w Wyższej Szkole Myśliwskiej. Od października 1943 do końca wojny lata w Dywizjonie Myśliwskim 308.

W 1947 r wraca do kraju i osiedla się we Wrocławiu, gdzie początkowo szkoli jako instruktor społeczny. Na wiosnę 1950 zostaje zwolniony z pracy w lotnictwie. Do jesieni 1956 zatrudniony jest jako technik w Zakładach Gazownictwa Okręgu Wrocławskiego. Jesienią 1956 r przeniesiony służbowo do Zespołu Lotnictwa Sanitarnego we Wrocławiu, gdzie do dnia dzisiejszego pracuje na stanowisku kierownika. W 1963 r wraz z całym zespołem brał czynny udział w zwalczaniu epidemii czarnej ospy, za co został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi i Odznaką Wzorowego pracownika Służby Zdrowia.

Ogółem wylatał 5 320 h na 32 typach samolotów. Wykonał 534 loty bojowe (1712,5 h na froncie) zestrzelił 4 i 1/2 samoloty, 2 prawdopodobnie i 2 uszkodził, zniszczył 38 pojazdów mechanicznych.

Odznaczony Krzyżem Virtuti Militari V kl (jako jedyny pilot za kampanię wrześniową), 4 krotnie Krzyżem Walecznych, 4 krotnie Medalem Lotniczym, DFC, 1939/45 Star, Aircrew Europe Star i innymi. Ma uprawnienia pilota i instruktora samolotowego I klasy oraz pilota śmigłowcowego (zawodowe). m.

DOLNOŚLĄSKIE
POGOTOWIE LOTNICZE

WROCŁAWSKI Zespół Lotnictwa Sanitarnego zalicza się do czołowych zespołów w naszym kraju. Oczywistym tego dowodem są jego osiągnięcia (patrz tabelka). Pierwszy lot sanitarny zespołu wykonany został dnia 9 stycznia 1956 r. Zespół dysponował wówczas tylko jednym pilotem i jednym samolotem (S-13). W drugim półroczu 1956 roku zespół powiększył się o Jana Malinowskiego, obecnego kierownika WZLS. Z początkiem 1957 r. przydzielono drugi samolot, a trzy miesiące później zespół otrzymał dalszy samolot S-13.

Działalność pilotów czerwonego krzyża wyraźnie zaczyna się rozwijać. Zespół staje się coraz bardziej potrzebny Ziemi Dolnośląskiej. Społeczeństwo ze szpalt miejscowych gazet dowiaduje się o ludziach, którzy lecą na ratunek — niejednokrotnie w trudnych warunkach atmosferycznych — i jeśli tylko w porę otrzymają wezwanie, zawsze przedłużają życie osobom będącym w śmiertelnym niebezpieczeństwie. Piloci stają się znani, cieszą się sympatią władz i społeczeństwa.

W kwietniu 1959 r. zespół powiększa się osobowo, bowiem rozpoczął pracę trzeci pilot. W sierpniu tegoż roku Wojewódzki Wydział Zdrowia zakupił samolot dwusilnikowy „Aero". Można teraz przeprowadzać szybciej transporty chorych.

O każdej porze roku Wrocławski Zespół Lotnictwa Sanitarnego dokonywał przewozów chorych, w tym wiele w trudnych warunkach atmosferycznych.

Rok 1959 był przełomowym dla zespołu, bowiem przekroczono liczbę 1 000 lotów, wylatano ponad 1 000 godzin i przeleciano 200 tysięcy kilometrów. W następnym roku Jan Malinowski, po przeszkoleniu, uzyskuje uprawnienia pilota śmigłowcowego. W grudniu 1961 r. Wojewódzki Wydział Zdrowia zakupił dla zespołu śmigłowiec SM-1. Od tego okresu wrocławianie mają okazję często oglądać spieszący na ratunek człowiekowi śmigłowiec ze znakami czerwonego krzyża. W styczniu 1962 roku przystępuje do pracy czwarty pilot. W czerwcu tegoż roku zespół otrzymuje samolot Jak 12A.

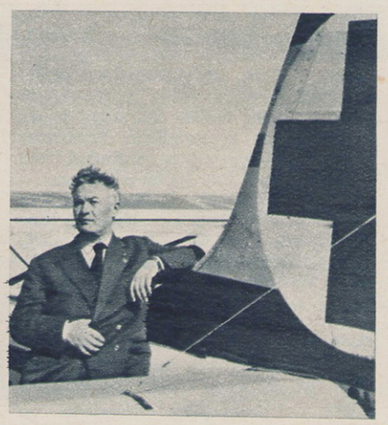
Wrocławski Zespół Lotnictwo Sanitarnego dysponuje radiostacją naziemną do utrzymywania łączności z samolotem oraz radiolatarnią, służącą do naprowadzania samolotów w trudnych warunkach atmosferycznych. Spośród 25 powiatów województwa 15 posiada zradiofonizowane pogotowia ratunkowe, z którymi zespół (jak i odwrotnie) może w każdej chwili nawiązać łączność. W ten sposób skrócono czas porozumiewania się w przypadkach korzystania z usług zespołu.

Obecnie w skład personelu latającego zespołu wchodzą czterej piloci: Jan Malinowski — kierownik, Józef Baczyński, Antoni Gromadzki i Józef Ruczkowski. Zespół dysponuje ośmioma samolotami i jednym śmigłowcem. Dużą pomoc okazuje kierownictwo Wojewódzkiego Wydziału Zdrowia; szczególnie inżynierowie Tadeusz Pasławski i Edward Żarnicki.

Dotychczasowa działalność zespołu uzyskała wysoką ocenę służby zdrowia. Takiej samej oceny życzymy wrocławskiemu zespołowi również w latach następnych.

(m)

Pil. Józef Baczyński przed startem do chorego.



Kierownik zespołu wrocławskiego Jan Malinowski

W Polsce lotnictwo sanitarne podlega Ministerstwu Zdrowia i Opieki Społecznej w porównaniu do zagranicy, gdzie samoloty sanitarne znajdują się w kompetencji lotnictwa wojskowego lub cywilnego. Dlatego też Polskę śmiało można uznać za pierwsze państwo na świecie mające samoloty sanitarne w codziennym użytku, które są jednocześnie łatwo dostępne dla każdego obywatela. Państwa zachodnie mają luksusowe karetki lotnicze, ale przewożeni nimi muszą za nie drogo płacić. Polskie lotnictwo sanitarne zapoczątkowało na szeroką skalę udzielanie pierwszej pomocy choremu przed jego transportem do szpitala lub kliniki. Przewozi się także drogą powietrzną lekarzy-konsultantów, wybitnych specjalistów, w przypadkach jeśli chorego nie można ruszać z miejsca, a ponadto przekazuje się leki jak również dokonuje się wzlotów dla celów leczniczych. Nasze lotnictwo sanitarne odwiedziło kilka delegacji zagranicznych, które oceniły zgodnie, iż zasady jego działalności jak i organizacji są godne naśladowania.

OSIĄGNIĘCIA WROCŁAWSKIEGO ZESPOŁU LOTNICTWA SANITARNEGO W LATACH 1956–1963

Rok	Wykonanych lotów	Wylatanych godzin	Przelecianych kilometrów
1956	587	687 h 50 min	126 521
1957	533	700 h 30 min	154 248
1958	702	946 h 15 min	195 100
1959	1 029	1 190 h 20 min	201 182
1960	1 046	1 194 h 50 min	139 200
1961	1 513	1 608 h 15 min	211 078
1962	1 144	1 292 h 00 min	158 090
1963	1 261	1 374 h 45 min	181 015

G O B L L

— Z czym to się panu kojarzy? — pyta lekarz rysując elipsę.

— Z kobietą, panie doktorze — odpowiada badany.

— A to? — ponawia pytanie pokazując kwadrat.

— Też z kobietą.

— Hmm. Tak. No, a co panu przypomina ten trójkąt?

Chwila namysłu: — Kobietę, panie doktorze.

— Stwierdzam u badanego obsesję seksualną — pada opinia lekarza. — U mnie? energicznie zaprotestował pilot. — Przecież to wszystko rysował pan, doktorze!

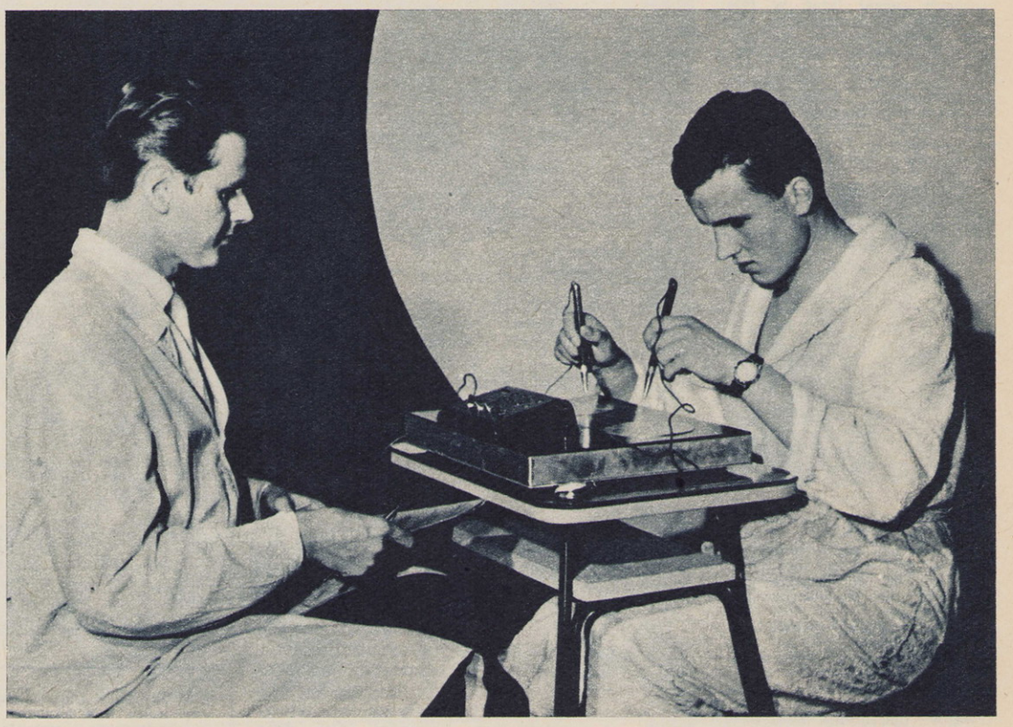
Krążą anegdoty o GOBLL'u wśród pilotów. Krążą, bo choć często przychodzą tam z tremą, żeby nie powiedzieć ze strachem, lubią tę instytucję. Zżyli się z nią przez tyle lat. Przyzwyczaili. To cudowne miejsce. Nikt tu (we własnym, rzecz jasna, pojęciu) nie posiada najmniejszych dolegliwości, chorób czy braków. Każdy jest zdrów jak ryba i uważa kontrolne badania za zbędną formalność.

Czujne jednak oczy lekarzy dostrzegą wszystko. W porę zalecą leczenie, przypomną o konieczności przestrzegania higieny lotniczej.

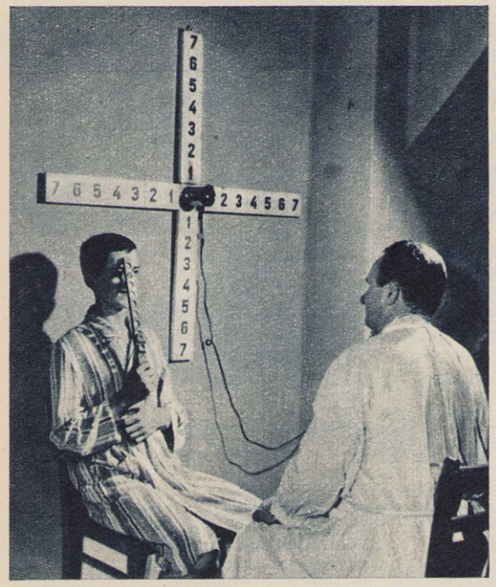
Tylko kandydaci tu przechodzą swój lotniczy Rubikon. Ile przy tym mają przeżyć — Bóg to raczy wiedzieć. Pokażcie mi — proszę — takiego, co starając się o przyjęcie na szkolenie lotnicze nie odczuwał w GOBLLu niepokoju, a potem uczucia, które można prosto nazwać szczęściem. Przeżycia na badaniach lekarskich to stała pozycja w lotniczych wspomnieniach. I teraz, choć byłem w GOBLLu tylko w charakterze reportera, trochę serduszko biło mi szybciej. Bom toć nie herkules i zdarzało się, w ciągu kilkunastu lat mych kontaktów z tą instytucją, korzystać z pomocy ostatecznej wyroczni — dyrektora dr. Kornaszewskiego. Możecie mi wierzyć, zdradzę tajemnicę młodym adeptom powietrznej sztuki, jeśli zdarzy się wam mieć kłopoty — walcie śmiało do dyrektora. Ręczę (sam mam to w miłej pamięci), że pomoże prawie zawsze. Prawie, bo jednak medycyna to jeszcze nauka nie doskonała i na wszystko lekarstwa znaleźć nie potrafi. Choć szuka nieustannie. W badaniach naukowych, w zakresie przydatności ludzi zdrowych do pracy w specjalnych zawodach, w zakresie prac wysokościowych, miażdżycy i wielu innych — wiele cennych pozycji zostało opracowanych w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo Lekarskich APRL. I — mało kto to dziś pamięta — spadochroniarskie hełmy zawdzięczamy temu ośrodkowi.

Spójrzmy więc na zdjęcia obok z sympatią, bo goblowscy lekarze to prawdziwi przyjaciele lotników.

(pom).



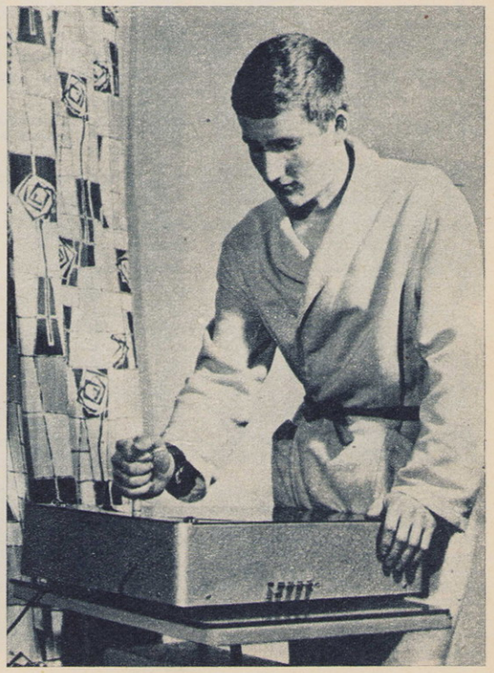
Wyżej: Koordynacja ruchów, sprawność motoryczna — bądźcie spokojni, wszystko to co wymaga się od pilota będzie sprawdzone przy pomocy specjalnych urządzeń. Niżej: W gabinecie badań psychotechnicznych czeka kandydatów na... może kosmonautów szereg ciekawych testów. Nie dajcie się zagiąć. Dwa razy dwa to na pewno cztery!



W gabinecie okulistycznym trzeba się wykazać prawdziwie sokolimi oczami. Hasło dnia więc: ćwicz oko i dłonie w ojczyzny obronie.

Niżej: Sprawa zdawałoby się prosta. Trzeba tylko kręcić za korbkę. Do niej jednak doprowadzony jest prąd o napięciu... Nie, nie bójcie się — trochę mniejszy niż na fotelu elektrycznym.

Wyżej: I wreszcie radosny moment. Orzeczenie brzmi: zdolny jako pilot. Niżej: Oczy piwne czy niebieskie, ale zez ukryty wszędzie siedzi — prosty aparacik wszystko jednak dokładnie wykryje.



Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

WALDEMAR BOŁOTOWICZ

Urodził się 28 czerwca 1935 r. w Białymstoku. Na szybowcach zaczął latać w 1950 w Szkole Szybowcowej Lębork, gdzie uzyskał kategorię A i B pilota szybowcowego. Tego samego roku zdobył kategorię C w Szkole Szybowcowej Jeżów. W kwietniu 1951 przybył do Nowego Targu (CWSpad), gdzie po ukończeniu I turnusu instruktorów spadochronowych

rozpoczął pracę instruktorską. W Nowym Targu (CWSpad) był zatrudniony do grudnia 1952 r., po czym od stycznia 1953 do października pracował jako instruktor spadochronowy.

W 1953 uzyskał uprawnienia pilota samolotowego III klasy. Tego samego roku ustanowił dwa rekordy z opóźnionym otwarciem spadochronu (15 maja — długotrwałość opóźnienia 2 550 m z wysokości 3 050 m, 21 maja — długotrwałość opóźnienia 3 700 m z wysokości 4 300 m). W 1954 r, 11 maja, skacząc z wysokości 4 950 m pobił swój dotychczasowy rekord długotrwałości opóźnienia w otwarciu spadochronu wynikiem 3 740 m. W spadochronowych Mistrzostwach Polski 1954 wywalczył 17 miejsce. W 1955 r brał udział w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii (19 miejsce). W Spadochronowych Mistrzostwach Polski 1955 uzyskał 14 miejsce, a w mistrzostwach Polski 1956 — 8. W 1954 otrzymał tytuł Mistrza Sportu. Do tej pory wykonał 522 skoki. (m)

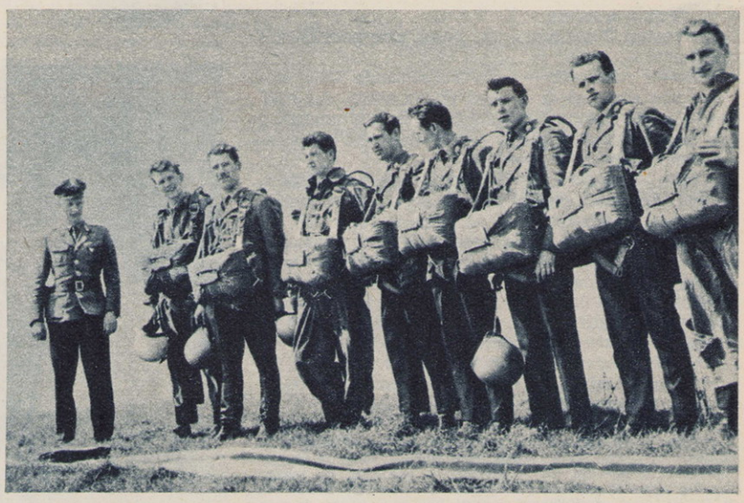
MIECZYSŁAW KOZA

Urodził się 18 czerwca 1935 r. w Katowicach. Szkołę średnią ukończył w 1953 r. w Głubczycach. W 1956 r. skończył Oficerską Szkołę MO. Obecnie pracuje w Komendzie Wojewódzkiej MO we Wrocławiu jako inspektor w stopniu porucznika. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1951 r. w Rzadkowie, spadochronowe w 1953 r. w Nowym Targu, a samolotowe w 1963 r. w CWL Krosno. Srebrną Odznakę Szybowcową zdobył w 1958 r., złotą w 1960, a w następnych latach dwa diamenty za przelot docelowy 300 km i przewyższenie 5 000

m. W r. 1962 zainicjował pierwszy w Polsce kurs spadochronowy dla patroli MO. Wylatał na szybowcach 550 godzin, na samolotach 40 i wykonał 15 skoków ze spadochronem — w tym jeden ratowniczy (1958 r.). Posiada uprawnienia instruktora szybowcowego i szkolił na obozach LPW. (p)

SPADOCHRONIARZE

ZOMO



Grupa skoczków spadochronowych Zmotoryzowanego Oddziału Milicji Obywatelskiej na lotnisku Mały Gądów, przed jednym ze skoków ćwiczebnych, prowadzonych przez sekcję spadochronową Aeroklubu Wrocławskiego.

Co pewien czas dowiadujemy się, iż na terenie kraju powstają milicyjne grupy spadochronowe. Ostatnio dowiedzieliśmy się, iż w Łodzi, Zielonej Górze, Katowicach, Jeleniej Górze i Bydgoszczy milicjanci przechodzą podstawowe szkolenie spadochronowe. Skąd to zainteresowanie organów MO spadochronem? Aby odpowiedzieć na to pytanie, trzeba przypomnieć inicjatywę Wrocławia.

Podczas pobytu w stolicy Dolnego Śląska miałem okazję odbyć interesującą rozmowę z komendantem wrocławskiego Zmotoryzowanego Oddziału Milicji Obywatelskiej ppłk Jerzym Grudzińskim, tym oficerem MO, który przychylnie ustosunkował się do propozycji inicjatorów stworzenia plutonu spadochronowego ZOMO. Usłyszałem wtedy dane dotyczące korzyści, jakie daje uprawianie sportu spadochronowego, szczególnie milicjantom. Dowiedziałem się, jak to u przeciętnego milicjanta, nie wyróżniającego się niczym specjalnym w jednostce, skok spadochronowy wyzwalał energię, odkrywał przełożonym jego nieznaną do tej pory odwagę i inicjatywę. I jeśli ppłk Jerzy Grudziński powiedział, że „spadochroniarstwo jest bardzo przydatne w milicji", to twierdzenie swoje opierał na doświadczeniach grupy milicjantów, która przeszła szkolenie w Aeroklubie Wrocławskim.

Myśl zorganizowania plutonu spadochronowego powstała w listopadzie 1962 r. Inicjatorami byli dwaj inspektorzy Komendy Wojewódzkiej MO — Mieczysław Koza i Tadeusz Wyrębkiewicz — członkowie Aeroklubu Wrocławskiego. Przeprowadzone rozmowy i dyskusje na ten temat, przychylne ustosunkowanie się komendanta ZOMO oraz komendanta KW MO jak i jego zastępcy, doprowadziły do zaproponowania milicjantom ZOMO uprawiania sportu spadochronowego. Zgłosiło się wielu chętnych, ale po badaniach lekarskich i po kursie teoretycznym, do pierwszych skoków z samolotu, w kwietniu 1963, przystąpiło 24 milicjantów. Szkolenie

Milicyjna grupa spadochroniarzy może być bardzo użyteczna, szczególnie w następujących przypadkach:

- **pościgu i likwidacji grup przestępczych w trudnym terenie;**
- **przy zakładaniu zapór (zamknięciu terenu), zwłaszcza wówczas, kiedy cenna jest każda minuta;**
- **w różnego rodzaju zasadzkach;**
- **w przypadku klęsk żywiołowych, aby nieść szybką pomoc ludności w momencie zagrożenia.**

Grupa taka może być wykorzystana również w nagłych przypadkach na terenie innych województw. Przeprowadzone gry terenowe potwierdziły założenia teoretyczne i wzbogaciły w nowe doświadczenia spadochroniarzy ZOMO jak i ich przełożonych.

podstawowe zakończono w następnym miesiącu. Prowadzili je trzej instruktorzy: Józef Adamski, Ryszard Kuś i Wojciech Soleżyński. Szkolenie to było nowością i przeżyciem dla milicjantów. Wszyscy jednak przyjeżdżali na lotnisko i brali udział w zajęciach.

Pod koniec 1963 r. każdy z przeszkolonych milicjantów miał już na swoim koncie około 20 skoków z samolotu. Obecnie sekcja spadochronowa Aeroklubu Wrocławskiego zrzesza 18 milicjantów, przy czym do najaktywniejszych należą: Stanisław Szulmanowicz, Franciszek Jankowski, Stefan Dzwończyk i Jerzy Żukowski. Zainteresowanie jest duże i jak stwierdziłem w rozmowie z instruktorem Józefem Adamskim, kilku milicjantów wykazuje zainteresowanie wyczynem spadochronowym.

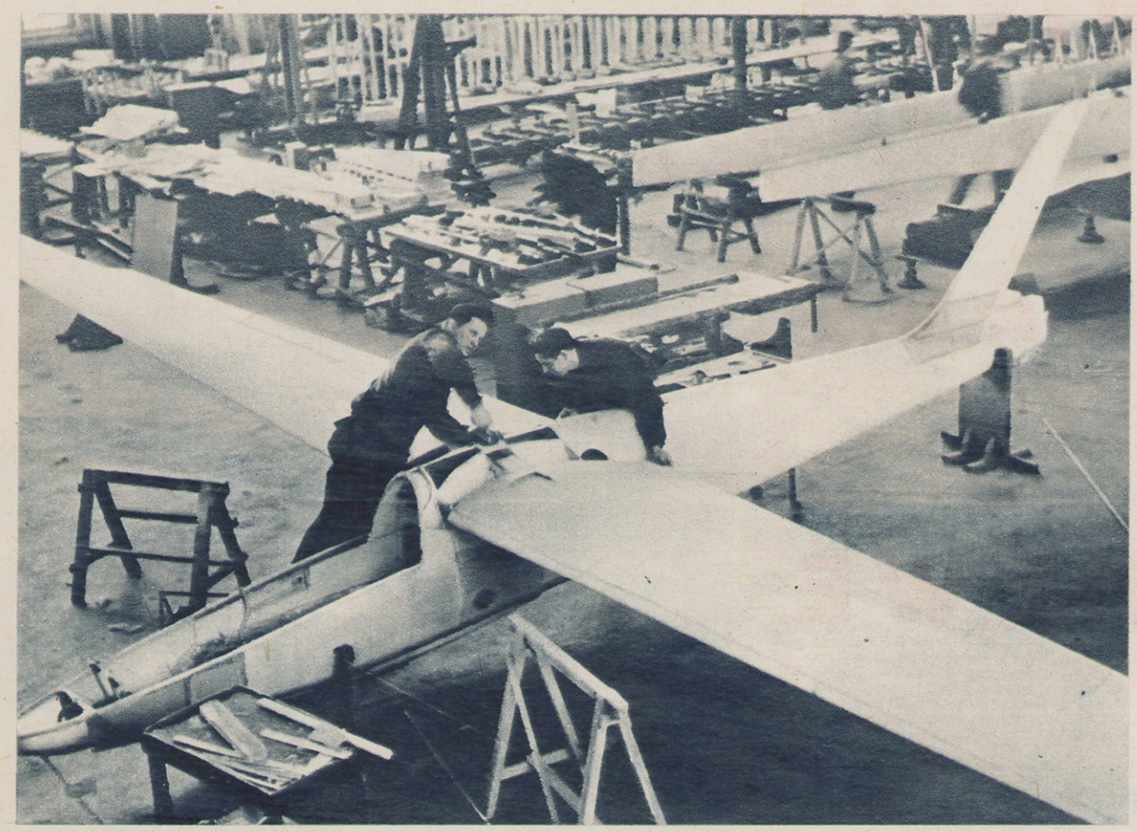
Przed skokami z samolotu milicjanci przeszli przygotowanie naziemne. Wyjaśnień udziela instruktor spadochronowy AWr Ryszard Kuś.

Z zainteresowaniem milicjanci, przyszli skoczkowie spadochronowi, uczestniczą w jednej z praktycznych lekcji poglądowych, prowadzonej przez instruktora Aeroklubu Wrocławskiego.

Współpraca aeroklubu z Wojewódzką Komendą MO układa się jak najlepiej. W ramach tej współpracy klub udostępnił milicyjnej grupie spadochronowej samolot An-2. Grupa przeprowadziła prawie całodzienne skoki treningowe, 20 października 1963, w tym skok bojowy w rejonie na południowy zachód od Środy Śląskiej. W ciągu 25 minut grupa 12 milicjantów-spadochroniarzy zablokowała główne drogi i skrzyżowania na obszarze 15 km. Przy użyciu innych środków transportu operacja ta trwałaby co najmniej 4 godziny. Dwa dni wcześniej, 18 października, dokonał pomyślnego skoku z samolotu pies milicyjny.

Tak więc została urzeczywistniona myśl zorganizowania spadochronowej grupy milicyjnej. Inicjatywa okazała się bardzo pożyteczna i na czasie, bowiem jak powiedziano na wstępie, inne Wojewódzkie Komendy MO poszły już za przykładem Wrocławia. **(m)**

JAKOŚĆ • OPŁACALNOŚĆ • EKSPORT



Fragment stanowiska montażowego w jednej z hal Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego we Wrocławiu. Na zdjęciu — pracownicy zakładów podczas wstępnego montażu szybowca wyczynowego „Foka - 4A". Na dalszym planie stanowiska montażowe skrzydeł „Fok".

WROCŁAW (ZSLS)

EKSPORTUJE SZYBOWCE DO:

- ARGENTYNY
- AUSTRII
- BELGII
- CHIŃSKIEJ RL
- FINLANDII
- NRD
- NRF
- RUMUNII
- SZWAJCARII
- SZWECJI
- WIELKIEJ BRYTANII
- ZSRR

GDZIE? We Wrocławskich Zakładach Sprzętu Lotnictwa Sportowego. Tutaj właśnie tymi trzema generalnymi hasłami, chociaż nigdzie nie wypisanymi, żyje cała załoga zakładów na co dzień. Wyniki? Proszę bardzo! Od 1956 do 1963 r. produkcja zakładów nie była opłacalna. Dopiero w 1963 roku stała się rentowna i korzystna dla gospodarki narodowej. W dowód uznania za wyniki pracy osiągnięte w 1963 r. zakłady otrzymały fundusz zakładowy. A to już coś znaczy. Ten pierwszy poważny krok, w pięknej i chlubnej historii zakładów wrocławskich dla naszego szybownictwa, napawa nas dumą, że oto produkcja staje się opłacalna, że budowane tutaj szybowce są wysokiej jakości, że wreszcie jakość ta kwalifikuje je na eksport i to nie tylko do krajów europejskich, ale również do krajów Ameryki Południowej.

Z satysfakcją obchodziłem stanowiska robocze poszczególnych działów produkcyjnych w towarzystwie kierownika zakładów Rudolfa Radwańskiego. Przypatrywałem się skomplikowanej i żmudnej zarazem pracy robotników, stolarzy, techników i lakierników. Towarzyszył nam zawsze błyskotliwy, szybki i niezrównany w pomysłach fotografowania Bernard Koszewski — długoletni fotoreporter lotniczy, który ma na swoim koncie ponad 50 tysięcy zdjęć lotniczych.

Jak już wspomniałem marginesowo, zakłady powstały 1 lipca 1956 r. jako Okręgowe Warsztaty Szybowcowe. Nazwę dzisiejszą otrzymały na wiosnę 1957 r. W latach 1956—1957 prowadzono jedynie naprawy szybowców „ABC", „Salamandra", „Komar", „Mucha" i „Czapla". Pod koniec 1957 r. przystąpiono do produkcji szybowców typu „Mucha-100". W latach 1959—1960 wytwarzano „Czaple". W 1961 r. rozpoczęto budowę „Fok", przy czym pierwszą oblatano w październiku 1961. W drugiej połowie 1963 r. przystąpiono do produkcji szybowców typu „Foka-4A". Właśnie te szybowce miałem okazję oglądać. Pierwsze pięć „Fok-4A" — dzięki zobowiązaniom zakładów — wykonane zostanie na dzień 1 czerwca br., skąd odlecą do Leszna, gdzie przejdą generalną próbę na zbliżających się mistrzostwach Polski.

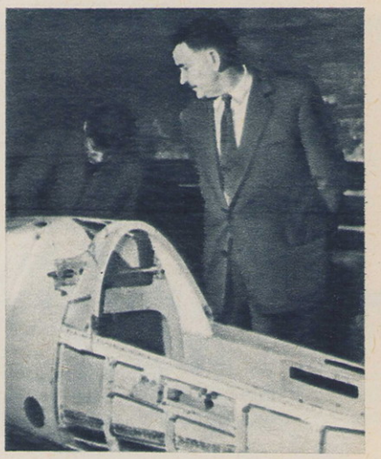
Gdy pytam o ludzi wyróżniających się w pracy, to w odpowiedzi kierownik zakładu wymienia mi wiele nazwisk. Niestety, z braku miejsca, nie mogę ich podać. Może w tym przypadku byłoby trzeba wymienić więcej niż połowę załogi zakładów. Świadczy to dobitnie o jej ofiarności i rzetelności w pracy. W tym miejscu pozwolę sobie przytoczyć nazwiska dziesięciu osób. Będą to: kierownik techniczny Stefan Urbański, starszy kontroler techniczny Jan Małecki, pracujący w lotnictwie ponad 25 lat, dalej lakiernicy Zdzisław Krukowski i Stanisław Perlak, trzej stolarze lotniczy — Paweł Karać, Józef Śledziński i Stanisław Wilczko, dwaj technicy — Kazimierz Chojnacki i Władysław Żyto. Lista nie byłaby pełna, gdyby nie wymienić Zasłużonego Mistrza Sportu inż. Jerzego Popiela, aktualnego wicemistrza świata w szybownictwie, pracującego w zakładach w charakterze kierownika kontroli technicznej i jednocześnie zakładowego pilota doświadczalnego.

Poza kilkoma starszymi i doświadczonymi pracownikami ponad 70% załogi zakładów to młodzież ze szkół zawodowych. Nic też dziwnego, iż dużą aktywność przejawia ZMS. Zakłady podjęły wiele cennych zobowiązań w ramach czynów na XX-lecie PRL.

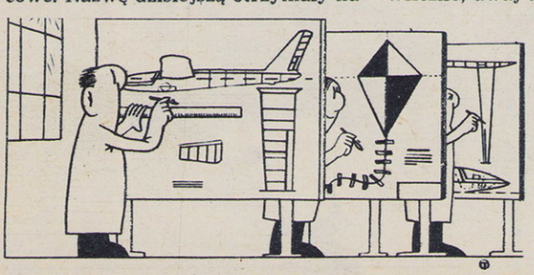
Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego są dumą lotniczego Wrocławia. Jestem o tym przekonany, gdy opuszczam hale produkcyjne, w których powstają wspaniałe „Foki".

Relacja moja nie byłaby pełna, gdybym nie stwierdził na koniec, że ponad 60% produkcji zakładów to szybowce na eksport, że już w tym roku zakłady przygotowują się do zwiększenia produkcji, że wreszcie kierownik zakładów Rudolf Radwański, który niemało pracy włożył w opłacalność produkcji, od roku mieszka w biurze zakładów.

A wydawać by się mogło, iż łatwiej otrzymać mieszkanie niż uruchomić produkcję eksportową. We Wrocławiu jest odwrotnie. Mimo to nie wątpię, iż wkrótce kierownik zakładów przeniesie się z noclegami z biura do swojego mieszkania. Postara się o to z całą pewnością Prezydium Miejskiej Rady Narodowej we Wrocławiu. (m)

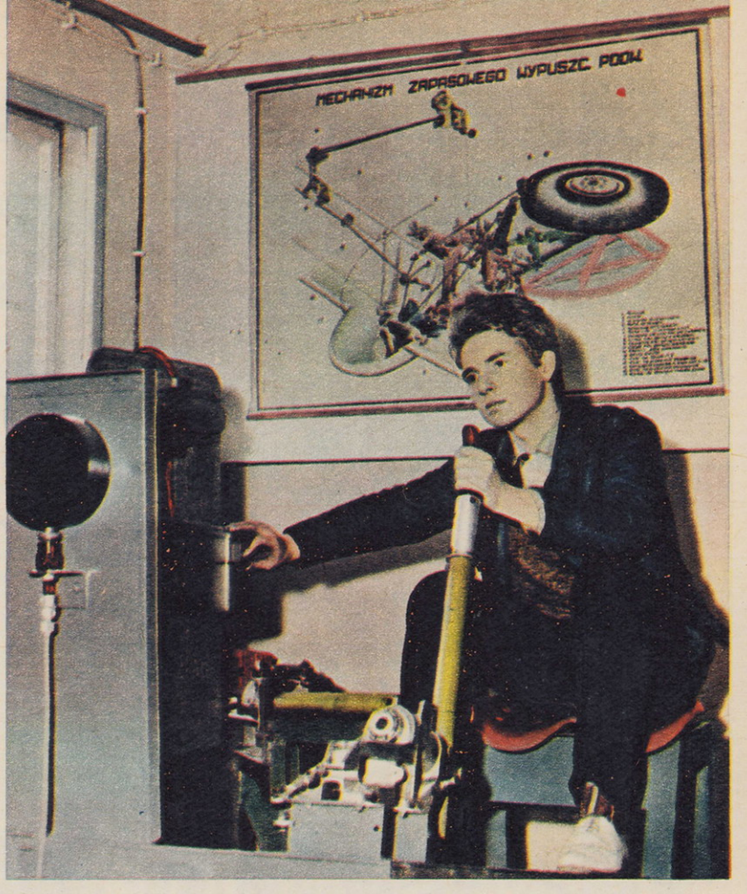


Powyżej — kierownik ZSLS Rudolf Radwański przy budowie jednej z „Fok - 4A". Na szybowcach zaczął latać w 1935 r. w Ustianowej, a w 1937 r. uzyskał uprawnienia pilota samolotowego we Lwowie. Od 1 września 1945 r. działa w ramach operacyjnej grupy lotniczej w Jeżowie. Kierownik zakładów Jeżów i Krosno, a od marca 1963 r. — Wrocław. W 1957 r. odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi. Poniżej — skrzydło „Foki", przeznaczonej na eksport do Szwecji.

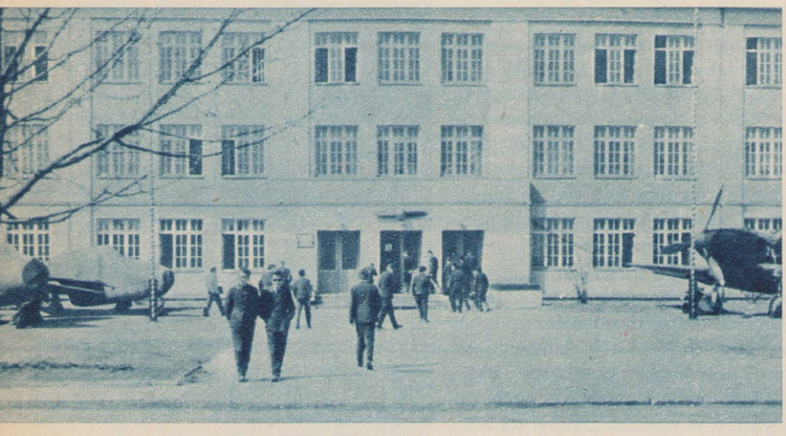


Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego we Wrocławiu widziane oczami Obwiesia i następnie przeniesione na papier.

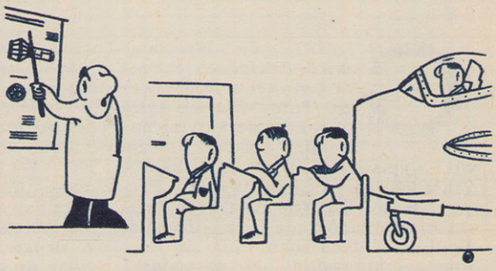
LOTNICZE ZAKŁADY NAUKOWE



imienia generała Karola Świerczewskiego



Z lewej: Okazały budynek główny szkoły. Powyżej: Na stoisku do badań urządzeń hydraulicznych Wiesław Wieczorek, uczeń ostatniego roku Technikum.



Skąd to miano dawnego Technikum Budowy Silników Lotniczych, mieszczącego się w dzielnicy Psie Pole przy ulicy Kielcowskiej pod numerem 43/53? Obecnie uczelnia ta, jedyna tego rodzaju w Polsce i prowadzona przez Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, awansowała do stopnia zakładu naukowego, gdyż istotnie skupia w sobie następujące trzy szkoły:

Technikum Budowy Silników Lotniczych — 5-letnie dla absolwentów 7 kl. szkoły podstawowej i 3-letnie dla absolwentów Zasadniczej Szkoły Metalowej. Uprawnia do tytułu technika.

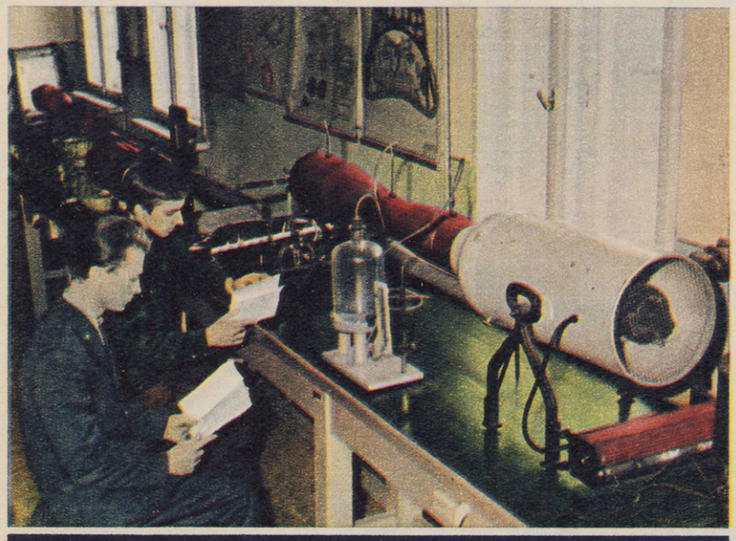
3-letnią Zasadniczą Szkołę Metalową — dla absolwentów Szkoły Podstawowej o specjalnościach: ślusarz, tokarz, frezer i monter napędów hydraulicznych.

3-letnie Technikum dla Pracujących, przeznaczone dla absolwentów Zasadniczych Szkół Metalowych.

Przy Zakładach, liczących ogółem 1 500 uczniów, znajduje się internat. 360 uczniów korzysta rocznie z pełnego stypendium. Każdy absolwent uzyskujący tytuł technika ma równocześnie świadectwo dojrzałości i otwartą drogę bądź do przemysłu bądź do dalszych studiów na Politechnice i to zarówno w kraju, jak i za granicą. Dla zainteresowanych ważna wiadomość: w przyszłości powstanie tu Szkoła Inżynierska.

Po tych danych ogólnych przejdźmy się po zabudowaniach Zakładów, po licznych pracowniach i salach wykładowych. Jak to wszystko wygląda — możemy obejrzeć na zdjęciach, które obejmują zaledwie drobny wycinek całości. Aby bowiem w pełni pokazać LZN, nie starczyłoby nam wszystkich stron bieżącego numeru. Aha, i jeszcze jedno: Absolwenci Szkół Podstawowych, pragnący poświęcić się nauce w LZN, mogą jeszcze w tym roku do dnia 10 czerwca składać podania o przyjęcie w sekretariacie Zakładów pod wyżej podanym adresem. Egzaminy wstępne trwają od 29 czerwca do 4 lipca. Życzymy powodzenia!

U góry z lewej: Mała hamownia do silników tłokowych wykonana przez uczniów LZN. Z prawej: Na zajęciach w pracowni oprzyrządowania samolotu.



Na piętrze (zdjęcie powyżej) mieści się pracownia przeznaczona do zajęć z aerodynamiki. Dwaj uczniowie zgłębiają tajniki prawa Bernouliego. Obok dysza — zwężka do pomiaru ciśnień. Niżej — na zajęciach w sali montażu silników turboodrzutowych. Instruuje Jan Hobot, nestor polskich mechaników lotniczych.

Z WIZYTĄ U DYREKTORA LZN

Dyrektora Lotniczych Zakładów Naukowych, profesora Ignacego BEKIERA, zastajemy akurat w chwili, gdy ogląda nowiutki sztandar szkoły dostarczony niedawno z pracowni. Jak wiadomo, w dniu 9 maja br. nastąpiło oficjalne przekazanie tego właśnie sztandaru, ale my oglądaliśmy go prawie o miesiąc wcześniej. Jest wykonany wspaniale, z wielkim talentem, przechodzącym umiejętności rzemieślnicze.

Rozmowa rozpoczyna się od ogólnych informacji, które otrzymujemy, zapisujemy i prosimy z kolei o nieco danych osobistych.

Dyrektor Bekier pracuje we Wrocławiu już 14 lat, z wykształcenia jest pedagogiem. Uprzednio pracował również w szkolnictwie — w Dzierżoniowie. Czternaście lat pobytu we Wrocławiu — to właśnie nieprzerwane organizowanie, budowa i rozbudowa Technikum, praca pedagogiczna, niewdzięczna na co dzień, a jakże wspaniała dla tych co ukochali pełen wyrzeczeń trud nauczania. Dyrektor ma obecnie 38 lat, a swój wrocławski start rozpoczynał w wieku, dla którego nie ma przeszkód. Takim i pozostał. Z zapałem wielkim roztacza perspektywy stojące przed Zakładami, mówi o liczbie dwóch i pół tysiąca uczniów w niedalekiej przyszłości, o powiększeniu sal, budowie nowych. Żyje swoją uczelnią bez reszty.

Gdy pytamy, co się dzieje z absolwentami Zakładów, otrzymujemy wyjaśnienie, że pracę otrzymują natychmiast, gdyż już podczas studiów najczęściej decydują o tym czy wstąpić na Politechnikę, do WAT-u, do Oficerskich Szkół Lotniczych czy też pozostać w przemyśle, a przecież szkoła jest pod opieką właśnie Przemysłu, który u nas stale potrzebuje ludzi wykształconych.

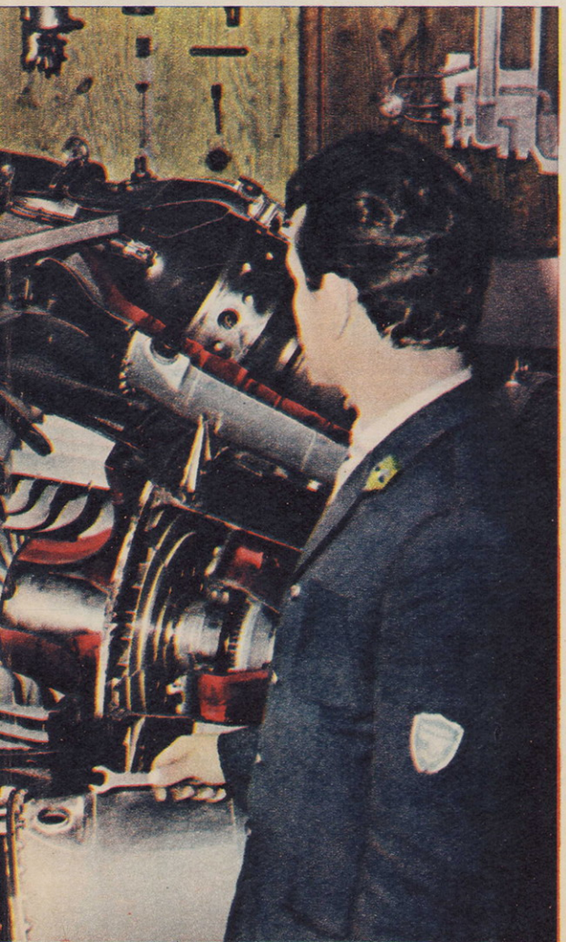
Ciekawe są kontakty Zakładów z uczelniami podobnego typu za granicą, w krajach socjalistycznych. Istnieje stała wymiana uczniów, którzy w ten sposób rozszerzają swoją praktykę w ZSRR, NRD, na Węgrzech i w Czechosłowacji. W roku bieżącym odbędzie się w Polsce zjazd przedstawicieli poszczególnych uczelni z wymienionych państw. Cel — uzgodnienie dalszego działania i wymiana doświadczeń pedagogicznych.

Mimo dotacji ministerialnych Zakłady prowadzą na swoim terenie produkcję przedmiotów codziennego użytku, za co „wygospodarowują" rocznie kilka milionów złotych. I to też jest dumą Dyrektora.

Rozmowa powoli schodzi na tematy związane ze „Skrzydlatą". Okazuje się, że mamy w Dyrektorze pilnego Czytelnika, zainteresowanego wszystkim co związane jest z techniką lotniczą. Prosi nas przy okazji, abyśmy więcej pisali o młodych budowniczych naszego przemysłu lotniczego.

Ależ Dyrektorze, właśnie to czynimy. Przecież należy Pan do tego pokolenia.

E.



Z prawej: Sławomir Werakso, 16-letni uczeń Technikum na zajęciach z obróbki skrawaniem. A obok — jedna z uczennic LZN: 16-letnia Teresa Mech.

Kraj nasz potrzebuje ludzi wykształconych — techników i inżynierów. Młodzież z Lotniczych Zakładów Naukowych stanie wkrótce do pracy przy dalszej rozbudowie Polski Ludowej.

PODRÓŻE KSZTAŁCĄ

KAŻDY wyjazd w przysłowiowy „teren", choćby terenem tym było tak wielkie miasto jak Wrocław, przynosi nowe, nieraz zaskakujące doświadczenia, których nie sposób wymyślić za biurkiem.

Niedawno pisałem o konieczności współpracy z modelarzami krajów sąsiednich, a obecnie mogę z satysfakcją donieść, że właśnie inicjatywa wyszła od modelarzy wrocławskich, którzy już nawiązali bliskie kontakty z modelarzami NRD, a konkretnie z okręgiem drezdeńskim. A oto wyniki wzajemnych spotkań stron zainteresowanych.

W dniach 30—31 maja br. odbędzie się mecz modelarski Wrocław — Drezno w miejscowości Riesa na terenie NRD. Z każdej strony udział wezmą 7-osobowe ekipy z modelami kategorii klasycznych. Wymiana bezdewizowa. Rewanżowe spotkanie nastąpi w dniach 18—19 lipca we Wrocławiu. Następne spotkanie zgodnie z ustalonym wspólnie planem odbędzie się w dniach 15—16 sierpnia w Dreźnie, dokąd wyjedzie nasza ekipa złożona z 9 zawodników i kierownika. Przewidziany jest udział modeli akrobacyjnych, szybkich, wyścigowych i makiet na uwięzi. W czerwcu do Pirny udadzą się wrocławscy obserwatorzy na mistrzostwa radiomodeli NRD. Oto w pewnym skrócie plon pięknych kontaktów, jakie nawiązało kierownictwo sekcji modelarskiej AWr, dając tym samym przykład, że nie ma spraw nie do załatwienia, tym bardziej, że wszyscy są zainteresowani wymianą doświadczeń — na co dzień.

Przeglądając wykazy modelarni istniejących we Wrocławskiem, naliczyć można 34 modelarnie APRL, 11 pracowni LOK i 15 należących do ZHP. Jak wynika z przeprowadzonych rozmów, istnieje tutaj ścisła współpraca między poszczególnymi organizacjami i nie ma zupełnie antagonizmów, co świadczyć tylko może o zrozumieniu działania dla wspólnego dobra. Niewątpliwie sytuacja taka sprzyja rozwojowi modelarstwa lotniczego.

Ośrodek modelarski aeroklubu mieszczący się w samym centrum miasta promieniuje tu dosłownie swoją działalnością. Tygodniowo przez ośrodek przewija się około 100 osób, w tym juniorzy i zaawansowani. Istnieje kilka grup kierowanych przez doświadczonych instruktorów. Osobno skupiają się wyczynowcy, przygotowujący nowe modele do najbliższych zawodów. O pracy świadczą liczne modele makiet różnych kategorii. Oto szkielet ŁOSIA budowany przez Bohdana Bliźniaka, PZL-101 Kazimierza MUCHOWSKIEGO, śliczne silnikówki klasy FAI Józefa Benedikta i gumówki Piotra Stefana BOMBOLA z finezyjnymi obsadami wytoczonymi z duralu i tworzyw sztucznych.

Czy nie mają w Ośrodku kłopotów? Owszem, odczuwają dotkliwy brak pomocy naukowych tego rodzaju jak tunel dymny, tablice z przekrojami itp. Niektóre pomoce wykonują sami, na przykład przekroje silniczków wycofanych z obiegu. Wydaje mi się, choć nikt nie śmiał o tym wspomnieć, że brak również aktualnego podręcznika w wersji dla ucznia i instruktora. I to jest na pewno bolączka ogólnokrajowa, której nie zaspokajają amatorskie raczej kciążki, od czasu do czasu trafiające w ręce modelarzy. W wyobraźni widzę taki podręcznik, wybiegający daleko naprzód, mówiący o najnowszych osiągnięciach, i zręcznie wiążący zagadnienia małego i dużego lotnictwa... oraz systematycznie wznawiany, gdyż co roku mamy tysiące nowych miłośników modelarstwa, a liczba ich wzrastać będzie stale.

We Wrocławiu istnieje spółdzielnia zabawkarska PALART. Oglądałem w jej wykonaniu silniczki elektryczne o bardzo małych wymiarach zewnętrznych (średnica około 15 mm, a długość około 20 mm) i obrotach godnych uwagi, gdyż wynoszących 6 000 obr. na min. Jeśli takie silniczki pojawią się na rynku, niewątpliwie dadzą duże usługi radiomodelarzom, do różnych czynności pomocniczych, a kto wie czy nie można ich będzie wykorzystać do napędu modeli latających.

P. E.

NA LEKCJI W SZKOLE PODSTAWOWEJ NR 15

TEORIA prawdopodobieństwa głosi, że niekoniecznie trzeba sprawdzać wszystkie części produkowanego towaru, wystarczy odpowiednio obliczona metoda wyrywkowa dla odpowiedniej liczby sztuk... Taką właśnie metodę zastosowaliśmy przy zwiedzaniu wrocławskich modelarni — i oto znaleźliśmy się, działając również „z zaskoczenia", w pięknej klasie szkoły na Oporowie, jak mówią miejscowi. W szkole tej nauczycielem zajęć praktyczno-technicznych i wychowania plastycznego jest Jerzy KACZOREK, dodajmy instruktor modelarstwa lotniczego pierwszej klasy.

Pan profesor ma 27 lat, ogromny zapał zarówno do pedagogiki, sztuk plastycznych (to właśnie jego uczennica została nagrodzona srebrnym pucharem w Indii na międzynarodowym konkursie malarstwa dziecięcego), jak i małego lotnictwa. Pochodzi z Poznańskiego, we Wrocławiu mieszka już 4 lata. Modelarstwem zajmuje się od 1950 roku, a pierwsze modele budował pod okiem inż. S. Wosika z Łodzi. Od 1957 roku jest nauczycielem.

Szkolną modelarnię prowadzi trzeci rok. Gdy pytamy o wyniki, pokazuje z dumą tablicę wywieszoną w klasie z której odpisujemy stan za marzec bieżącego roku: uczniów klasy III — 30, klasy II — 39, a klasy I — 7. Razem 82 modelarzy i 14 pełnosprawnych do zawodów modeli. W klasie i pokoju zajęć praktycznych wzorowy ład i porządek. Liczne szafy wypełnione są narzędziami wykonanymi częściowo przez samych uczniów z cennych odpadów, otrzymanych między innymi z Rafinerii Metali Kolorowych, która oficjalnie patronuje szkole nr 15. Szereg materiałów niezbędnych w pracowni szkolnej otrzymują również z Wrocławskiej Fabryki Urządzeń Mechanicznych, skąd pochodzą komplety suwmiarek i wspaniałych wierteł do szkła.

Interesujące jest powiązanie zajęć modelarskich z programowymi. Okazuje się, że można doskonale łączyć wymagania programowe z tym co dzieci najbardziej interesuje. I chyba tu właśnie zaobserwować można było umiejętne przekazywanie nowego planu zajęć szkolnych. Dzieci z wielkim zapałem oddają się budowie modeli, przy których uczą się obróbki drewna, tworzyw sztucznych i metalu, uczą się malowania i wielu innych umiejętności niezbędnych w życiu.

Gdy pytamy o trudności, to niestety okazuje się, że nie zawsze można otrzymać niezbędne materiały. Chodzi o listwy sosnowe i sklejkę.

Instr. Jerzy Kaczorek

Gdyby nie pomoc kierownictwa szkoły i aeroklubu, kłopoty byłyby poważniejsze.

Właśnie, a co sądzi o pracowni modelarskiej kierownik szkoły? Profesor Franciszek Czołowski przyjmuje nas w swoim gabinecie i oświadcza że w pełni jest zadowolony z działalności modelarskiej, w której widzi wszystkie elementy pracy politechnicznej, w której jego zdaniem znajduje się doskonałe lekarstwo na wszelkie przejawy chuligaństwa. Poza tym uważa małe lotnictwo za czynnik silnie wiążący ucznia ze szkołą. Jako przykład wymienia uczniów, którzy już dawno ukończyli szkołę podstawową, a w modelarni są w dalszym ciągu zawsze obecni biorąc aktywny udział w jej rozwoju. Modelarstwo zaktywizowało ponadto wszystkich do zajęć wychowania fizycznego, gdyż jak wiadomo uczniowie nie kończą pracy w modelarni — zaczyna się ona dopiero na polu startowym.

Opinie kierownika szkoły nr 15 na Oporowie dają dużo do myślenia i oby wszyscy działali podobnie, umożliwiając dzieciom pracę przy tym co one najlepiej lubią.

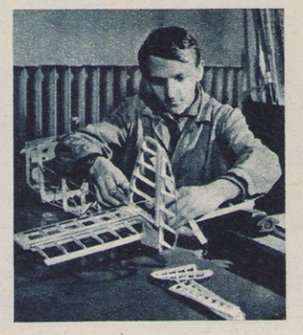
Ogółem na terenie działalności Aeroklubu Wrocławskiego pracuje 1 000 modelarzy lotniczych skupionych w pracowniach szkolnych. Zapewne kierownicy tych szkół oceniają walory małego lotnictwa podobnie, jak profesor Czołowski.

E.

Z lewej: Pracownia zajęć praktycznych w szkole nr 15, a obok wzorowa szafa narzędziowa, dzieło uczniów-modelarzy.

DWA CIEKAWE MODELE SAMOLOTÓW

Poniżej: 18-letni Bogusław Peretiatkowicz buduje radiomodel samolotu Jak-12. Pracuje w Ośrodku 3 lata. Aparaturę radiową wykonuje wg książki inż. J. Wojciechowskiego, wydanej w WKiŁ.



Jak-9P, który buduje według planów ze „Skrzydlatej Polski" Rajmund Rusakiewicz w Ośrodku Modelarstwa Lotniczego APRL. Szkielet już gotowy. Wierzymy, że wkrótce wystartuje do lotu próbnego.

JAK TRAFIĆ DO MODELARNI APRL
AEROKLUB WROCŁAWSKI

Siedziba aeroklubu: Wrocław, ul. Lotnicza 14/16. **Kierownik Sekcji Modelarskiej aeroklubu: instr. Zdzisław Pakielewicz.** Aeroklubowy ośrodek modelarstwa: Wrocław, Rynek, Przejście Żelaźnicze 17 a, prowadzony przez instr. instr.: Józefa Krupę, Jerzego Kaczorka i Józefa Benedikta. Składnicę materiałów prowadzi Stefan Różycki (senior).

Modelarnie na terenie miasta:

1. Przy Lotniczych Zakładach Naukowych — Psie Pole
2. Przy Harcerskim Ośrodku Lotniczym, ul. Lotnicza 14/16
3. Przy Klubie DO, ul. Pretfina 24
4. Przy Młodzieżowym Domu Kultury, ul. Kołłątaja 20
5. Przy Szkole Podst. nr 36, ul. Chopina 10 a
6. Przy Liceum Ogólnokształcącym, ul. Trzebnicka 42
7. Przy Szkole Podst. nr 15, ul. Solskiego 13
8. Przy Liceum Pedagogicznym, ul. Świerczewskiego 27/29
9. Przy Szkole Podst. nr 5, ul. Skoczylasa 8
10. Przy Szkole Podst. nr 77, ul. Ślęzna 2/24
11. Przy Młodzieżowym Domu Kultury, Wrocław — Krzyki ,ul. Powstańców Śl. 190
12. Przy Szkole Podst. nr 6, ul. Gorlicka 25
13. Przy Świetlicy Dziecięcej WSK, ul. Zaknowska 8
14. Przy Szkole Podst. nr 71, ul. Podwale 57
15. Przy Technikum Energetycznym
16. Przy Szkole Podst. nr 79, ul. Koszykarska 2/4
17. Przy Liceum Ogólnokształcącym, ul. Elvarda 51/55
18. Przy Szkole Podst. nr 19, ul. Koszykarska 2/4
19. Przy Technikum Budowlanym, ul. Dawida 5/7
20. Przy Szkole Podst. nr 94, Plac PKWN

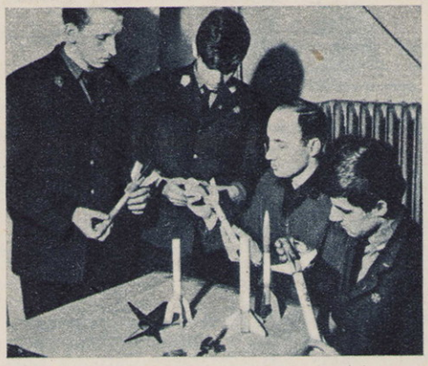
Modelarnie w rejonie działalności aeroklubu:

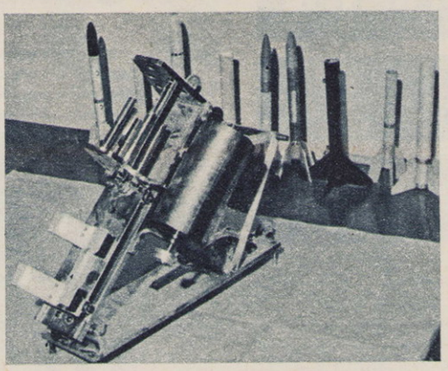
1. Przy Zakładowym Domu Kultury w Bielowie, ul. Bieruta 1
2. Przy Kłodzkich Zakładach Przemysłu Lniarskiego „Lech" w Ołdrzychowicach
3. Przy Domu Kultury „Diora" w Dzierżoniowie
4. Przy ZHP w Strzelinie
5. Przy Szkole Podst. w Jaworzynie Śl.
6. Przy ZHP w Nowej Rudzie
7. Przy TOSWL w Oleśnicy
8. Przy Zasadniczej Szkole Zawodowej w Świdnicy
9. Przy Domu Kultury Dzieci i Młodzieży w Świdnicy, ul. Lelewela 17
10. Przy Liceum Pedagogicznym w Świdnicy
11. Przy Powiatowym Domu Kultury w Sycowie
12. Przy Kombinacie Rud Miedzi w Lubiniu Legnickim

MAŁE RAKIETNICTWO

W tak ogromnym mieście, jakim jest Wrocław, młodzież interesuje się wszystkimi dziedzinami modelarstwa, w tym również małym rakietnictwem. Największym ośrodkiem, mimo iż dopiero rozpoczynającym pracę, jest szczep harcerzy lotniczych „Sokół", działający przy LZN — Psie Pole. Skupia on 140 członków, w tym jedna drużyna poświęca się wyłącznie modelarstwu i rakietom. Grupą kieruje podharcmistrz Krzysztof WOLFRAM, z zawodu nauczyciel. Rakietnicy dysponują osobnym, choć nieciasnym pomieszczeniem, gdzie budują na razie typowo szkolne modele z ładunkami prochowymi o standardowych rozmiarach. Jak można było się zorientować, przyjęto układ modelu startujący na zaczepie z prętowej wyrzutni. Godna uwagi jest hamownia do pomiaru ciągu małych silników rakietowych, wykonana przez uczniów Zakładów. Nie jest ona jeszcze wykończona, ale z chwilą gdy rozpocznie pracę dając niezbędne wartości liczbowe badanych silników, wierzyć wypada, że wówczas modelarze tutaj skupieni przejdą na wyższy stopień rakietowego wtajemniczenia, do którego zaliczamy nie tylko starty, ale przede wszystkim automatyzację, wyposażenie elektronowe i inne nietypowe rozwiązania konstrukcyjne, wnoszące posmak nieznanego i nowego w miniaturową technikę rakietową.

Modelami rakiet interesują się również w MDK na Krzykach. Jest tu dziesięciu zapaleńców i prace swoje demonstrowali oni podobno na Placu Grunwaldzkim, czemu musiała przeszkodzić interwencja MO, ale to było już dawno i obecnie rozsądni już chłopcy wyszukują bardziej ustronnych miejsc do swoich prób. E.





Z lewej: Instr. Wolfram, organizator harcerskiej pracowni rakietowej w Lotniczych Zakładach Naukowych. Powyżej z prawej: Oryginalna hamownia silników rakietowych. Niżej: Instrukcja obsługi startu, a obok dwustopniowa rakieta z modelarni MDK — Krzyki.

KIEROWNIK SEKCJI MODELARSTWA LOTNICZEGO WE WROCŁAWIU

Co właściwie powinien robić kierownik sekcji modelarstwa? Czy ślęczeć za biurkiem, podsumowując kolumny liczb w setkach sprawozdań i wykazów, czy też brać czynny udział w życiu podległych pracowni małego lotnictwa, interesować się tak zwanym „terenem" i dbać, aby ani jedna listewka, ani gram kleju nie zostały zmarnowane? Przypuszczam, że Zdzisław PAKIELEWICZ, obecny kierownik sekcji w AWr, umiał jakoś pogodzić zakres swoich obowiązków służbowych z wielkim talentem organizacyjnym, pasją modelarza-konstruktora i fanatyka wszystkiego co z lotnictwem związane.

Urodzony w 1923 roku w Łasku pod Łodzią, od 1935 roku czynnie zajmuje się modelarstwem. Na pierwszych zawodach startuje w roku 1936. Od 1946 roku mieszka wraz z rodziną (żona i dwoje dzieci) we Wrocławiu. W rok później uzyskuje kat. A i B pilota szybowcowego w Borowej Górze. W 1949 roku wchodzi w skład zarządu aeroklubu, pełniąc w ówczesnej Lidze Lotniczej funkcję wiceprezesa. W latach 1950—1956 kieruje małym lotnictwem, zakładając 54 pracownie modelarskie. W 1951 roku lecąc jako pasażer na dwumiejscowym szybowcu pilotowanym przez Aleksandra Pawlikiewicza staje się sławny, gdyż dokonuje przelotu na odległość 515,5 km, który długi czas był rekordem światowym.

Nie opuścił, o ile pamięć nie myli, ani jednej imprezy ogólnopolskiej, pełniąc rozliczne funkcje sportowe w kierownictwie zawodów oraz prowadził szereg kursów modelarskich. Posiada srebrną odznakę modelarską. W 1962 roku od Aeroklubu PRL otrzymał dyplom uznania.

Oto bardzo skrótowy fragment dotychczasowej działalności obecnego kierownika małego lotnictwa we Wrocławiu. E.

STANISŁAW ŻURAD

Od wielu lat nazwisko Zurada łączymy z mistrzowskim opanowaniem konstrukcji modeli z napędem gumowym. Podziwiamy coraz to nowe opracowania i zacięcie sportowe, utrzymujące Zurada zawsze wśród najlepszych.

Stanisław ŻURAD urodził się w Kowalewie, powiat Szubin. Małym lotnictwem zajmuje się od 1935 roku i w tymże okresie uczestniczy w pierwszych zawodach modelarskich w Prużanie. Były to czasy modeli beleczkowych i innych niż obecnie materiałów. Uczestniczy potem, aż do wybuchu wojny, w różnych imprezach ogólnokrajowych i chyba nic na razie nie wskazuje przyszłego mistrza.

Zainteresowania plastyczne kierują Żurada na studia do Akademii i plastyka oraz pedagogika pozostają jego zawodem. Modelarstwo lotnicze natomiast traktuje nadal z wielką pasją, jako hobby. Ciekawe jest stwierdzenie Żurada, że modelarstwo pomogło mu rozszerzyć wiedzę plastyczną — po prostu dzięki licznym wyjazdom zagranicznym na mistrzostwa. Wówczas to zwiedza — o czym normalnie mógłby tylko marzyć — Galerię Tretiakowską, Luwr, Tate Gallery i wiele innych.

Przypomnijmy pokrótce sukcesy: Rok 1956 — Goerlitz — NRD — I miejsce w kategorii gumówek, rok 1957 — Moskwa, 1958 — Węgry i W. Brytania, gdzie uzyskuje wicemistrzostwo świata, 1959 — Francja — IV miejsce, 1960 — Jugosławia — wodnosamoloty gumówki III miejsce i wreszcie 1961 — NRF, gdzie wynikami swoimi przyczynia się do zdobycia przez polską ekipę I miejsca i tytułu mistrzowskiego.

Jeśli chodzi o imprezy ogólnopolskie, to prawie we wszystkich bierze udział, zajmując średnio czołowe miejsca łącznie z tytułami mistrzowskimi. Specjalizuje się wyłącznie w budowie modeli z napędem gumowym. Ogółem zbudował 116 modeli, z czego większość stanowią gumówki. Oczywiście próbował sił i innych kategoriach.

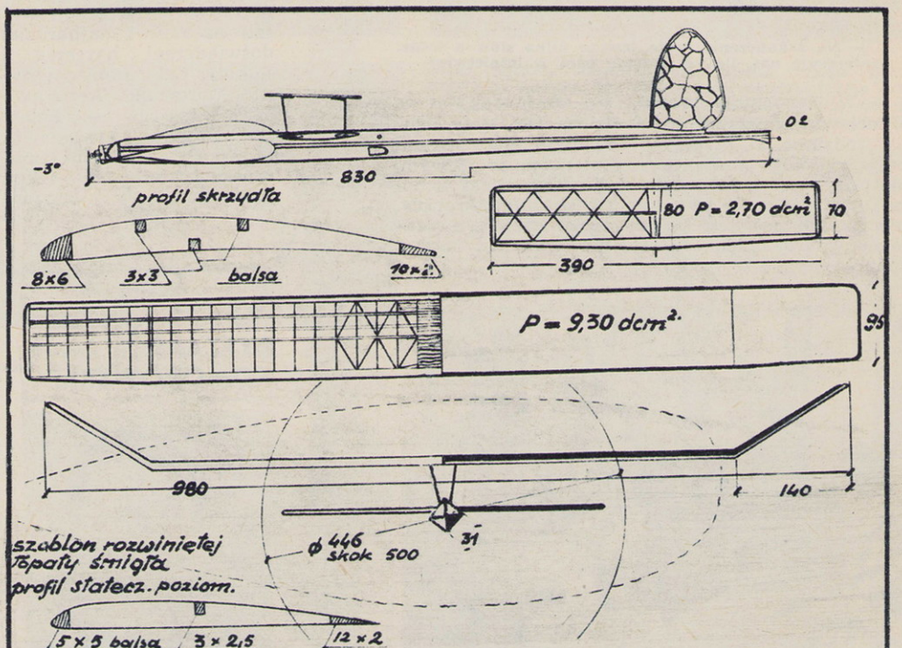
Obecnie Żurad jest nauczycielem rysunków i zajęć praktyczno-technicznych w III Liceum Pedagogicznym im. Tarasa Szewczenki we Wrocławiu. Tu bowiem mieszka od 10 lat. Opiekuje się miejscowym kołem lotniczym, prowadzi zajęcia w Ośrodku Aeroklubowym i pełni funkcję przewodniczącego Kółek Technicznych zajęć pozalekcyjnych... a poza tym dużo maluje i rysuje. Już pięć samodzielnych wystaw malarskich ma na swoim koncie, w tym jedną objazdową po Dolnym Śląsku oraz udział w różnych wystawach specjalnych. Dla porządku wypada powiedzieć, że pasjonuje się końmi, które powtarzają się w jego obrazach: portretach i pejzażach.

Z prac modelarskich wypada za zgodą konstruktora zdradzić, że buduje obecnie model, jakiego próżno szukać na razie w kraju. Chodzi o model gumówki z aparaturą jednoczynnościową do zdalnego kierowania. Piękny superminiaturowy odbiornik już jest gotowy i przypuszczać wolno, że całość będzie rewelacją zapędzającą w kozi róg nawet niezwyciężonych speców od radiokierowania, a przecież Żurad za takiego speca wcale nie zamierza uchodzić!

Oto dane modelu: ciężar całkowity 232 G, ciężar silnika gumowego 50 G. W przygotowaniu warsztatowym ma model redukcyjno-latający z napędem elektrycznym (to też praca pionierska w Polsce) i doświadczalny model funkcjonalny z 10-kanałową aparaturą. Oto jakim przeobrażeniom ulegać musi i powinien każdy, kto zdaje sobie sprawę z postępu technicznego. Wydaje się, że Żurad zapoczątkował nowy kurs wśród konstruktorów tak zwanych modeli klasycznych i — nie wstydźmy się otwarcie przyznać — przestarzałych.

E.

Stanisław Żurad wśród swoich uczennic w III Liceum Pedagogicznym.



Oryginalny model z napędem gumowym konstr. St. Żurada. Opracowany wg. regulaminu „Coupe d'Hiver" coraz modniejszej formuły na świecie lansującej małe modele. Powierzchnia skrzydeł 12 dcm² ciężar własny 90 G, ciężar gumy 10 G. 6 pasm gumy Pirelli 1 × 6 mm. Liczba obrotów śmigła 400/min, czas pracy 40 sek. Model ten na II Międzyklubowych zawodach w Lubiniu w 1963 roku zajął I miejsce, wynikiem 158 + 180 + 180 + 126 + 180 = 824 sek.

W SPRAWIE KÓŁ LOTNICZYCH

— Czy w tej ogromnej tece dźwiga pani wszystkie koła lotnicze z terenu działalności Aeroklubu Wrocławskiego? — z takim pytaniem zwróciliśmy się do pani Heleny WALKIEWICZ, kierownika propagandy A Wr.

— Naturalnie, to są właśnie dokumenty naszej działalności i jeśli to tylko zainteresuje waszych czytelników, to proszę bardzo o zanotowanie następujących informacji: mamy na razie 100 kół lotniczych skupiających 1824 członków. Nie jest to zbyt wiele, ale dopiero od 1961 roku prowadzimy pracę z kołami, no i cała akcja dopiero się rozkręca...

— A kto jest największym pomocnikiem w akcji? Sądzić wypada, że piloci klubowi?

— Ależ skąd, właśnie nie piloci, tylko aktywiści z ZMS są naszymi najlepszymi pomocnikami i większość przewodniczących naszych kół to zetemesowcy. Muszę wyjaśnić w tym miejscu, że aeroklub prowadził specjalny kurs dla członków ZMS i co roku podobne kursy są powtarzane w obsadzie średnio po 60 osób. Z pilotami i członkami klubu nieco gorzej, po prostu trudno ich namówić do tego rodzaju pracy z młodzieżą i dzieje się to na pewno z obopólną szkodą.

— Czy można by wymienić jakieś najbardziej aktywne koło?

— Do najlepszych w sensie właśnie organizatorskim mogę zaliczyć koło przy Powiatowym Domu Kultury w Sycowie. Prowadzi je Mieczysław Śliwiński, były uczeń Technikum Lotniczego z Psiego Pola. Koło to liczy 22 członków, urządza liczne spotkania z czołowymi szybownikami, organizuje lokalne imprezy — jednym słowem działa, a tylko ruch, wiemy to z doświadczenia, może utrzymać i wykorzystać entuzjazm młodzieży.

— Na pewno w pracy wykorzystuje pani pomoce szkoleniowe...

— Cenną pomocą są filmowe kroniki i przezrocza, a tak na co dzień to „Skrzydlata", o czym mówię bez pochlebstwa.

— Na zakończenie może jeszcze kilka słów o sobie. Interesuje nas, ile lat pracuje pani w lotnictwie?

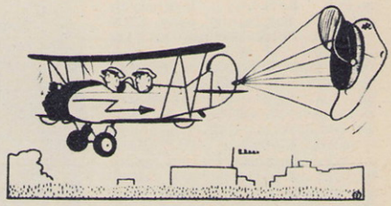
— W Aeroklubie pracuję już ósmy rok, a we Wrocławiu mieszkam od lat dziewięciu. Moje strony rodzinne to Przemyśl. Przedtem nie miałam bezpośredniego kontaktu z lotnictwem sportowym, ale pracę swoją polubiłam, być może, dzięki temu, że tutaj wspaniale układają się stosunki w pracy, panuje dobrze pojęte koleżeństwo i atmosfera wzajemnego zrozumienia, a to nie wszędzie można spotkać.

E.

Zajęcia modelarskie w Liceum Pedagogicznym, gdzie bardzo sprawnie działa Koło Lotnicze.

U HARCERZY — LOTNIKÓW

Oto dotychczasowy bilans pracy harcerzy lotniczych: Wyszkolono 1 375 modelarzy lotniczych (III, II, I klasa), 358 przodowników modelarstwa lotniczego (podinstruktorów), 70 instruktorów modelarstwa lotniczego, 325 popularyzatorów lotnictwa na kursach podharcmistrzowskich, drużynowych, absolwentów lic. pedagogicznych itp. Na kursy spadochronowe wyjechało 111. Na szkolenie szybowcowe 198. Zorganizowano 87 drużyn lotniczych. Zdobyto 4 874 sprawności lotniczych (warunku na sprawności). 9 harcerzy posiada złotą odznakę skoczka spadochronowego.



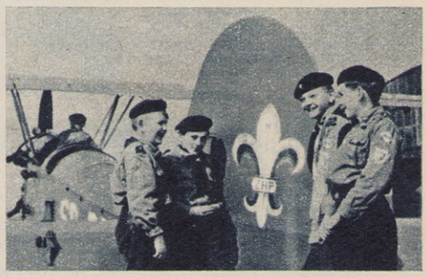
W 1954 roku w ciasnym przedsionku szkoły podstawowej nr 19 we Wrocławiu, Ryszard Komorowski wspólnie z Tadeuszem Kłosem zorganizowali kółko modelarskie, do którego zapisało się kilku największych w okolicy zapaleńców lotnictwa. W krótkim czasie liczba członków wzrosła do 65 osób. W październiku 1956 r. 65-cioosobowy zespół przekształcono w drużynę lotniczą im. Dywizjonu 303. Drużyna rozrosła się w szczep drużyn, który otrzymał nazwę „Błyskawica".

Od stycznia 1957 r. zaczęła działać przy Dolnośląskiej Komendzie Chorągwi Sekcja Lotnicza, która została przemieniona w Harcerski Ośrodek Lotniczy. W skład sekcji weszli najlepsi i najbardziej doświadczeni harcerze i lotnicy. Członkami jej byli: kierownik Aeroklubu Wrocławskiego — Bolesław Broszko, zawiadowca lotniska — Adam Gawroński, kierownik sekcji spadochronowej — Ryszard Krasucki oraz wielu innych. Głównym zadaniem Harcerskiego Ośrodka Lotniczego było kierowanie harcerzy na praktyczne szkolenie lotnicze, a następnie organizacja harcerskich drużyn i zastępów lotniczych. Liczba harcerskich jednostek lotniczych doszła do 87, co stanowiło około 1/3 stanu całego kraju. W późniejszym okresie zorganizowano ekipy techniczne wyjeżdżające do Hufców z ruchomą pracownią modelarską. W ten sposób szkolono przodowników modelarstwa lotniczego. W Ośrodku Szkoleniowym Chorągwianym w Sobótce prowadzono szereg kursów: podharcmistrzowskich, drużynowych, opiekunów drużyn, kadry lata obozowego i nieobozowego itd. W roku 1963 lato nieobozowe skupiło około 40 000 dzieci i młodzieży. Obecnie w dużym stopniu harcerzom pomaga kierownictwo Aeroklubu Wrocławskiego i Jeleniogórskiego z kierownikami Chojcanem i Kaczmarkiem na czele.

Harcerze wrocławscy oczekują obecnie większej pomocy, aniżeli dotychczas od Głównej Kwatery Harcerstwa, gdyż lotnictwo w porównaniu np. z wodniactwem traktowane jest po macoszemu. Warto podać, że najlepsi i najbardziej doświadczeni harcerze obecnie pełnią służbę w wojskach powietrznodesantowych. Na jesieni wracają do cywila i włączą się do pracy.

Między innymi harcerze chcą zorganizować „Szkołę Orląt" przy Aeroklubie Wrocławskim, do której już obecnie przyjmowana jest młodzież w wieku 15 lat (8 klasa gimnazjum). Młodzież przejdzie szkolenie na chwiejnicy, szkolenie teoretyczne oraz ćwiczenia gimnastyczne na przyrządach. W przyszłym roku młodzież ta rozpocznie praktyczne szkolenie szybowcowe. Będzie to o tyle lepsze, że na praktyczne szkolenie lotnicze skierowani zostaną wypróbowani, a nie jak dotychczas w większości przypadków tak zwana „młodzież kawiarniana", choć i tą trzeba się opiekować.

E.



Harcerze ze Szczepu Lotniczego „Błyskawica" w czasie zajęć w pracowni modelarskiej i na lotnisku — przy własnym samolocie.

RYSZARD KOMOROWSKI

Urodził się w dniu 3 stycznia 1926 r. w Toruniu. Ojciec w okresie międzywojennym był pilotem w 4 pułku lotniczym w Toruniu (w stopniu majora). Latać zaczął w 1941 r. w Rosji i należał do grona najstarszych pilotów w Polsce. Ryszard Komorowski przed wojną należał do ZHP i uprawiał modelarstwo lotnicze. W okresie okupacji należał do podziemnego harcerstwa (Szare Szeregi). Z ramienia tej organizacji działał w Armii Krajowej w batalionie harcerskim „Wigry" w Warszawie. Całą okupację spędził w Warszawie.

Po wojnie rozpoczął działalność w harcerstwie, a następnie wstąpił ochotniczo do wojska, gdzie ukończył Techniczną Szkołę Lotniczą, a następnie pracował w jednostkach lotniczych. W roku 1954 rozpoczął pracę w Zarządzie Wojewódzkim Ligi Przyjaciół Żołnierza we Wrocławiu, prowadząc tam modelarstwo lotnicze, a następnie przeszedł do pracy w Aeroklubie Wrocławskim, gdzie pracował na stanowisku szefa modelarstwa lotniczego do roku 1958. Następnie przechodzi do Komendy Chorągwi ZHP na funkcję kierownika Harcerskiego Ośrodka Lotniczego przy Aeroklubie Wrocławskim. Etat ten objął z chwilą otrzymania od Dowództwa Wojsk Lotniczych samolotu dla Harcerskiego Szczepu Lotniczego „Błyskawica". Będąc z zawodu mechanikiem lotniczym, obsługiwał ten samolot i jednocześnie zajmował się organizacją drużyn lotniczych na Dolnym Śląsku.

Obecnie zwolnił się z pracy etatowej w ZHP i pracuje w Zespole Lotnictwa Sanitarnego we Wrocławiu w charakterze mechanika. Społecznie prowadzi Szczep Lotniczy „Błyskawica" przy Aeroklubie Wrocławskim i kieruje Harcerskim Ośrodkiem Lotniczym. Jest instruktorem modelarstwa lotniczego II klasy, pilotem szybowcowym i skoczkiem spadochronowym.

E.

NIE TYLKO ASTRONAUTYKA

Może nie wszyscy wrocławianie młodszego pokolenia wiedzą, że w ich mieście działa IV oddział Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Nie wiedzą tylko dlatego, że PTA nie ma własnego lokalu i znaleźć kontakt z tą organizacją niełatwo, jeśli polegać li tylko na adresie zamieszczonym w oficjalnych wydawnictwach PTA.

Świadomi rzeczy nie szukaliśmy szyldu organizacji, a po prostu udaliśmy się do profesora inż. Jerzego TEISSEYRE, założyciela i działacza PTA we Wrocławiu. A oto garść informacji z pierwszej ręki:

Oddział PTA powstał tutaj w roku 1956, w 1960 założono pododdział w Oławie. Ogółem do PTA należy 60 osób, rekrutujących się przeważnie (w 80%) z inżynierów i profesorów wyższych uczelni. Korzystają na razie z gościnności Polskiego Towarzystwa Miłośników Astronomii, w którego lokalu na Wzgórzu Partyzantów odbywają się spotkania i gdzie mieści się kilkusettomowa biblioteczka fachowa czynna raz w tygodniu dla entuzjastów astronautyki i techniki rakietowej. Brak środków finansowych nie pozwala rozwinąć szerszej działalności, która ogranicza się do trzech jedynie aspektów: odczytów o tematyce popularnej, popularnonaukowej oraz wyłącznie naukowych, przeznaczonych dla specjalistów.

Funkcję prezesa, począwszy od roku 1956, piastuje prof. Teisseyre. Obecnie marzeniem profesora jest założenie pracowni modelarskiej, poświęconej wyłącznie budowie małych rakiet. Przypuszczać trzeba, że marzenia te się spełnią, bodaj w kooperacji z Aeroklubem, bowiem akurat tak się składa, że i Aeroklub marzy o modelarni rakietowej! A czy można sobie wyobrazić lepszą opiekę naukową niż tę jaką może ofiarować profesor wraz z gronem członków PTA? Dodajmy, że byłby to pierwszy przypadek konkretnej współpracy obu organizacji na terenie Wrocławia.

Odwiedzając Profesora w sprawach PTA, nie sposób pominąć innych zagadnień, tym bardziej, że działalność naszego czcigodnego rozmówcy prawie od zarania lotnictwa w Polsce jest ściśle związana z przemysłem lotniczym i nauką.

Spróbujmy bodaj w skrócie naszkicować tę działalność. Jerzy Teisseyre ukończył Politechnikę Lwowską w 1926 roku, potem przebywał na studiach we Francji, interesując się aerodynamiką i mechaniką ogólną. W kraju rozpoczyna pracę jako konstruktor w Białej Podlaskiej, gdzie przebywa 3 lata. Od 1935 aż do wybuchu wojny jest szefem biura konstrukcyjnego w Lubelskiej Wytwórni Samolotów. Tu właśnie powstaje znany płatowiec Profesora MEWA i bombowy ŻUBR. Po ewakuacji do Francji pracuje w wytwórni płatowców Devoitine w Tuluzie. A potem szlakiem typowym dla polskich żołnierzy wędruje do Wielkiej Brytanii, gdzie również pracuje w przemyśle lotniczym.

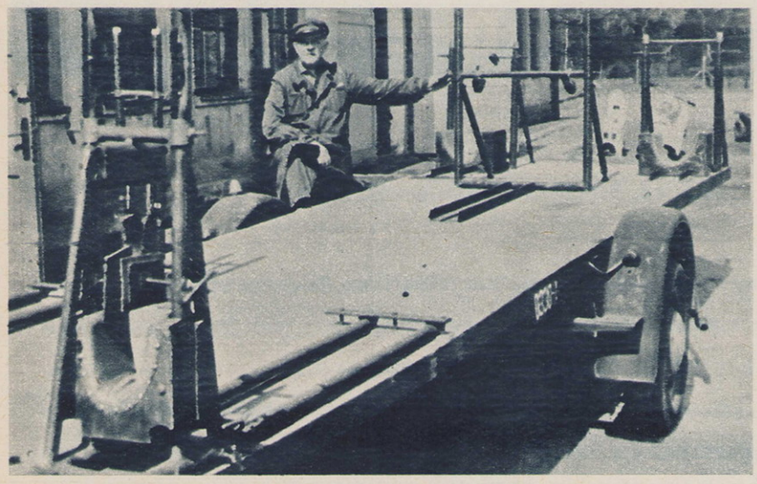
Od 1941 zostaje szefem biura konstrukcyjnego tureckiej ligi lotniczej (THK), pełniąc równocześnie funkcje profesorskie na politechnice w Stambule.

Do Wrocławia przyjeżdża w 1947 roku, z miejsca obejmując pracę na Politechnice jako dziekan Wydziału Lotniczego. Publikuje szereg prac w Zeszytach Naukowych Politechniki Wrocławskiej, jest autorem popularnej książki pod tytułem „Problemy i perspektywy lotnictwa", wydanej przez Wiedzę Powszechną w 1958 roku. Z dziedziny techniki rakietowej jego bardziej znane prace to: „Osiągi rakiety w zależności od maksymalnego dopuszczalnego przyspieszenia", „Rakieta o stałym ciągu i stałym przyspieszeniu", „Spadek swobodny ciała w polu grawitacyjnym Ziemi z uwzględnieniem oporu atmosferycznego", publikowane w Zeszytach Naukowych. Obecnie przygotowuje się pokaźne dzieło Profesora o konstrukcjach cienkościennych nadwozi, które ukaże się nakładem naszego wydawnictwa (WKiŁ). Mimo iż książka przeznaczona jest dla konstruktorów związanych z samochodami, to ogrom materiału w niej zawarty aktualny jest dla przemysłu lotniczego i wszystkich studiujących tę dziedzinę.

Z dawnych, przedwojennych prac konstrukcyjnych trzeba jeszcze wymienić współpracę z Jerzym Rudlickim nad serią samolotów łącznikowych oznaczanych inicjałami „R", prace obliczeniowe wszystkich prawie PWS-ów i LWS-ów, a również powstałych w Turcji THK-1, 2 i 3.

Obecnie prof. Teisseyre jest doradcą naukowym naszych zakładów lotniczych. Próbował latać w swoim czasie na szybowcach w Bielsku, ale na przeszkodzie stanęła wada wzroku uniemożliwiająca dalsze szkolenie. Pełni funkcję profesora nadzwyczajnego na Wydziale Mechanicznym Politechniki Wrocławskiej.

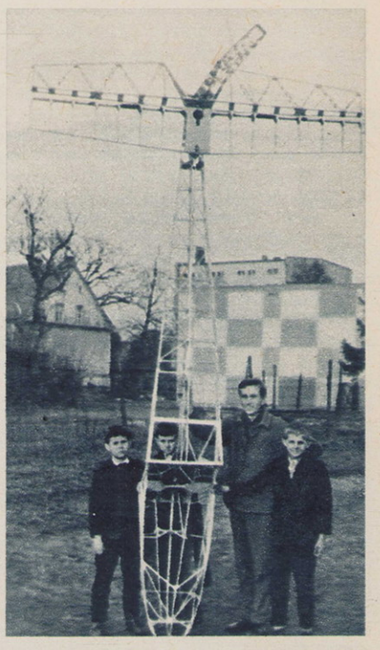
E.



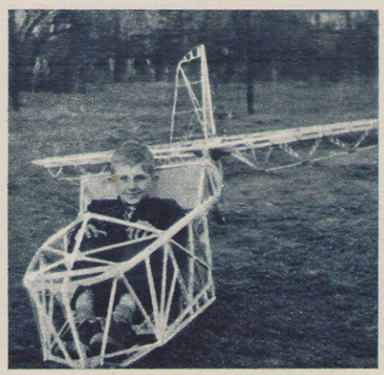
SYMULATOR LOTU MDK-KRZYKI

OD dwóch lat istnieje pracownia modelarska w Młodzieżowym Domu Kultury we wrocławskiej dzielnicy Krzyki. Kieruje nią Tadeusz Dobroczyński. Do pracowni uczęszcza 40 modelarzy lotniczych i 10 rakietowych, ale w tym przypadku nie o modelach chcemy mówić, mimo iż podziwialiśmy piękny model LOTNI w skali 1:10 i szereg interesujących konstrukcji z wykorzystaniem tworzywa piankowego. Otóż w pracowni buduje się duży szybowiec o rozpiętości 6 m i długości 4,2 m z przeznaczeniem do nauki pilotażu — na ziemi. Według założeń konstruktora, byłego pracownika SZD i stolarza z zawodu, szybowiec nadawać się będzie do szurów po lotnisku za samochodem lub motocyklem, może być również wykorzystany jako przenośna chwiejnica. Ze względu na mały ciężar całkowity, rzędu 25 kG i obciążenie powierzchni nośnej wynoszące 10 kG/m², transport szybowca-symulatora utrudniony nie będzie.

Obecnie gotowy jest szkielet kadłuba i usterzenie, w montażu znajdują się skrzydła. Symulator wyposażony zostanie w pełny komplet przyrządów pokładowych, drążek (już gotowy) oraz orczyk. Superlekka konstrukcja nie pozwoli co prawda na loty , ale te nie są celem budowy symulatora, gdyż chodzi o urządzenie typowo naziemne.



Tak wygląda szkielet budowanego szybowca. Obok — Tadeusz Dobroczyński ze swoimi uczniami.



RACJONALIZATOR

Kornel Seńków, technik lotniczy, jeden z pracowników Aeroklubu Wrocławskiego. Nigdy nie zadowalał się sumiennym wykonywaniem obowiązków służbowych. Pierwsze jego wynalazki powstały jeszcze przed wojną, kiedy służył w wojskach lotniczych jako mechanik. Twórcza pasja, choć ma za sobą wiele często niełatwych lat życia, pozostała mu do dziś. Do ostatnich lat czynny pilot czuły był na kłopoty szybowników. By im pomóc według prymitywnych własnych szkiców, wiedziony wyjątkową smykałką, zbudował uniwersalny wózek transportowy (wyżej). Teraz pracuje nad wózkiem do akumulatorów (obok). I nadal marzy o lataniu. Życzymy nowych pomysłów oraz przychylnej opinii lekarzy o zdolności do wykonywania lotów.

MAŁY GĄDÓW

PRZECIĘTNEMU czytelnikowi nazwa ta niewiele mówi. Piloci wrocławscy wspominają jednak Mały Gądów z sentymentem. Stało się ono bowiem ciekawym etapem życia w ich działalności sportowej i społecznej. Tutaj wprowadzano w czyn zamierzenia, tutaj rozpoczynano o świcie loty kończąc je o zmierzchu, tutaj wreszcie przeżywano nie tylko chwile radosne.

Lotnisko „odkryte" przez Janusza i Ryszarda Gaców przedstawiało obraz godny pożałowania: zdewastowane zabudowania, pole wzlotów gęsto poznaczone lejami od bomb lotniczych. Znaleźli się zapaleńcy. Podobnie jak na terenie całego kraju tak i we Wrocławiu pierwsi do pracy przystąpili szybownicy. Powstałe dwie organizacje lotnicze — Akademicka Sekcja Lotnicza i Aeroklub Dolnośląski — zespalają wysiłki, aby zainteresować i rozpropagować lotnictwo wśród społeczeństwa. Centralnym ośrodkiem tej pracy jest Mały Gądów. Po pierwszych „pionierskich" startach szybowcowych i samolotowych rozpoczynano szkolenie i loty treningowe, dzisiaj wydające się i trochę zabawne i z pewnym kompleksem. Bo trzeba w tym miejscu dopowiedzieć, iż wówczas Mały Gądów i jego okolice uznawano za obszar atermiczny. Z tym przekonaniem latano przez prawie trzy lata.

Jesienią czterdziestego dziewiątego roku przybył z Bielska do aeroklubu Adam Witek. Wkrótce też udowodnił, wbrew dotychczasowym opiniom, iż można tutaj wykonywać dłuższe loty. Już jego pierwszy, ponad godzinny lot na „Olimpii", stał się przełomowy dla sekcji szybowcowej. Pierwsze dwa rekordy krajowe dla klubu ustanowił Kazimierz Rossa, a Aleksander Pawlikiewicz wykonał pierwszy po wojnie przelot na odległość ponad 500 kilometrów. Ale nie tylko szybownicy tutaj latają — szkolą się, ustanawiają rekordy krajowe i międzynarodowe, osiągają wysokości rzędu 5 tysięcy metrów, uczestniczą w pokazach demonstrując nie tylko jakość sprzętu, ale również swoje wysokie umiejętności pilotażowe, zdobyte właśnie na tym lotnisku. Tutaj latają i trenują piloci samolotowi, skaczą spadochroniarze, tutaj rozgrywano zawody w różnych dziedzinach sportu lotniczego. Stąd, w określonych porach dnia, wzlatują sondy meteorologiczne.

Nad lotniskiem Mały Gądów piloci doświadczalni dokonują prób w locie nowych szybowców, wyprodukowanych w miejscowych Zakładach Sprzętu Lotnictwa Sportowego. Tutaj organizowano piękne wystawy sprzętu lotniczego, tutaj jeszcze do niedawna przylatywały samoloty PLL LOT, tutaj wreszcie krzyżowały się trasy przelotów pilotów uczestniczących w zawodach, mistrzostwach i rajdach. Stąd startowali zawodnicy Lotu Południowo-Zachodniej Polski, tutaj odbywały się Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji, tutaj także witano i gratulowano sukcesów Marianowi Gorzelakowi i Jerzemu Popielowi po ich osiągnięciach sportowych na mistrzostwach Polski i świata.

Mały Gądów, tak jak i dawniej, codziennie przyciąga entuzjastów lotnictwa, a pilotom i skoczkom umożliwia start i spędzenie w powietrzu wielu miłych i niezapomnianych chwil w życiu. (m).

Foto: A. Sz.

Wrocław w fotografii B. Malmurowicza.

GDY MIASTO

POWSTAWAŁO Z GRUZÓW

Mgr inż. BOLESŁAW KOCHANOWSKI

Poniżej publikujemy wspomnienie mgr inż. Bolesława Kochanowskiego, omawiające pierwszy okres działalności lotnictwa sportowego we Wrocławiu. Autor, długoletni działacz lotniczy i pilot szybowcowy, współzałożyciel i prezes Akademickiej Sekcji Lotniczej jak również Aeroklubu Dolnośląskiego, obecnie Wrocławskiego, w dużej mierze przyczynił się do rozwoju sportu i jego popularyzacji na tym terenie. Sylwetkę biograficzną Autora publikujemy oddzielnie.

TO już dziewiętnaście lat. Wrocławska jesień czterdziestego piątego roku była dla mnie, repatrianta z Wilna, okresem asymilacji w pięknym, ale jakże przerażająco okaleczonym mieście. Pierwsze wykłady w salach Politechniki Wrocławskiej, salach bez okien, ulice i mieszkania zapełnione gruzami, organizowania się „Bratniaka", nawiązywanie nowych znajomości — oto nasz ówczesny studencki Wrocław.

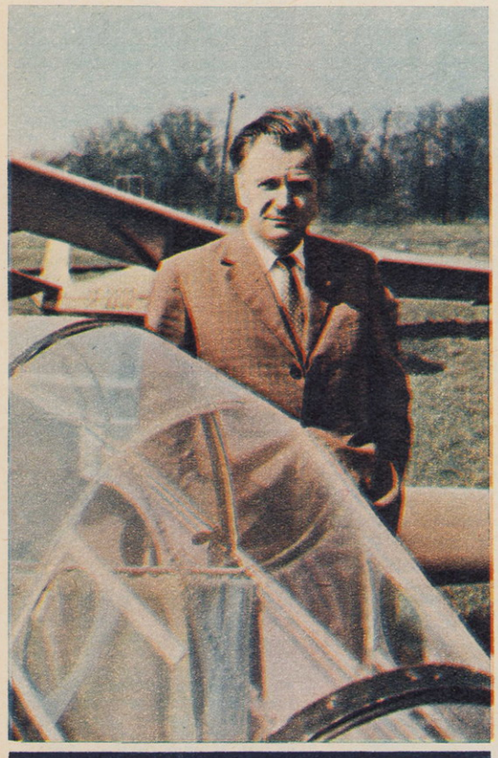
Wtedy to zrodziła się myśl utworzenia Akademickiej Sekcji Lotniczej. Moje opowiadania o lotach szybowcowych w Bezmiechowej oraz wiadomości o porzuconych i zdewastowanych przez okupanta szybowcach i samolotach były przysłowiową iskrą zapalną do niezwłocznego zorganizowania życia lotniczego na Uniwersytecie we Wrocławiu.

Na progu czterdziestego szóstego byliśmy już zorganizowani, posiadaliśmy własny lokal, mieszczący się w Domu Akademickim. Ponadto mieliśmy nieprawdopodobną ilość planów i pomysłów na przyszłość. Zaczęliśmy pracę od przygotowania, a następnie zorganizowania Teoretycznego Kursu Szybowcowego na przełomie lat 1945/46. Kurs odbywał się w jednej z sal Politechniki Wrocławskiej. Frekwencja słuchaczy była zadziwiająco duża i przekraczała 150 osób. Wykładałem wspólnie z Mieczysławem Głuszakiem.

Podczas, gdy na Politechnice Wrocławskiej grupa słuchaczy Teoretycznego Kursu Szybowcowego zapoznawała się między innymi z takimi zagadnieniami jak aerodynamika, technika pilotażu, budowa płatowców — równolegle przystąpiono do utworzenia Aeroklubu Dolnośląskiego, którego pierwsze zebranie organizacyjne odbyło się przy ulicy Świerczewskiego 72.

Obok władz partyjnych w zebraniu udział wzięli jako członkowie założyciele aeroklubu prof. inż Bronisław Przewirski (ówczesny naczelnik wydziału komunikacyjnego Województwa Dolnośląskiego), Stanisław Szomański (urzędowy założyciel aeroklubu z ramienia Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji) oraz ja — ówczesny prezes Akademickiej Sekcji Lotniczej.

Grupa studentów Akademickiej Sekcji Lotniczej wraz ze Stanisławem Szomańskim z ogromnym zapałem przystąpiła do odgruzowywania i zasypywania na lotnisku dziur i lejów po bombach. Pomieszczenia, hangary i lotnisko Mały Gądów były bardzo zdewastowane. W późniejszym okresie, w oparciu o fundację pieniężną Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK, przystąpiono do jego planowej odbudowy. Na początku kwietnia czterdziestego szóstego roku aeroklub otrzymał do depozytu 26 samolotów Po-2, które z kolei zostały rozprowadzone dla nowo powstających aeroklubów jak również dla Szkoły Pilotów i Mechaników w Ligocie Dolnej.



Wiceprezes Aeroklubu Wrocławskiego mgr inż. Bolesław Kochanowski, przy swoim ulubionym szybowcu „Bocian" na lotnisku Mały Gądów.

Aeroklub Dolnośląski i Akademicka Sekcja Lotnicza współpracowały ściśle ze sobą, przy czym prace społeczne i szkolenie lotnicze odbywało się na dwóch frontach. Wiosną czterdziestego szóstego roku wyjeżdża pierwsza grupa 35 studentów na szkolenie szybowcowe do Jeżowa Sudeckiego. Wśród nich znajdowali się entuzjaści lotnictwa w osobach: Andrzeja Sokolskiego, Romana Lutyńskiego, Bogdana Krachelskiego, Janusza Gaca i Ryszarda Gaca. W tym samym roku Akademicka Sekcja Lotnicza zorganizowała trzy turnusy szybowcowe w Jeżowie Sudeckim. Pod koniec roku mieliśmy już kilkudziesięciu wyszkolonych pilotów szybowcowych z kategorią A i B, a wśród nich Ryszarda Gorzkowskiego, Wacława Kornaszewskiego, Stefana Konopkę, Krystynę Krauze, Halinę Marszałkiewicz, Henryka Ostromęckiego, Mariana Wiśniewskiego i wielu kolegów nie tylko z Politechniki, ale również z Uniwersytetu Wrocławskiego, szczególnie z Wydziału Lekarskiego.. Ci ostatni, pod przewodnictwem Wacława Kornaszewskiego i Janusza Gaca, założyli przy Akademickiej Sekcji Lotniczej — Sekcję Medycyny Lotniczej.

W tym okresie aeroklub organizuje wyprawy po sprzęt lotniczy. Przywieźliśmy 17 „Jeżyków", „Olimpię" i pięć „SG-38". Następne wyprawy zwiększyły nasz stan posiadania o kilkanaście szybowców. Sprowadzone przez nas szybowce i samoloty Stanisław Szomański przekazał do dyspozycji Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK.

MARIAN GORZELAK urodził się 8 października 1928 r. w Wojciechowie (woj. kieleckie). Na szybowcach zaczął latać w 1946 r. w Polichnie. Otrzymał tam kategorię A i B, zaś w 1947 r. w Pińczowie kategorię C. W 1948 r. zdobył uprawnienia pilota samolotowego, a w 1949 r. uzyskał świadectwo dojrzałości. W 1951 r. ukończył w CWL kurs instruktorów samolotowych, pracuje w CWL jako instruktor, a następnie w Aeroklubie Wrocławskim — do dnia dzisiejszego. W 1954 r. rozpoczął studia na WSI. Uczestniczył w Szybowcowych Mistrzostwach Polski 1953 (11 miejsce), 1955 (13), 1956 (1), 1957 (34), 1959 (11), 1961 (3), 1963 (2); w Szybowcowych Mistrzostwach Świata 1956 (3), 1958 (14), w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych 1954 (4), 1962 (5), w Szybowcowych Mistrzostwach Jugosławii (3). Na swoim koncie ma dwa rekordy krajowe, docel (Lubin—Hrubieszów 1953 r.) 541,5 km oraz docel-powrót (Wrocław — Inowrocław — Wrocław, 1954 r.) 415 km. Posiada tytuł Mistrza Sportu (1953), Brązowy Krzyż Zasługi (1956) i Srebrny Medal za Wybitne Osiągnięcia Sportowe (1956)). Srebrną Odznakę Szybowcową zdobył w 1950 r., a złotą i diamentową w 1953 r. Instruktor szybowcowy i samolotowy I klasy. Na szybowcach wylatał 1 648 h, a na samolotach 2 952 h. (m)

Pierwsze loty w aeroklubie, jeszcze w czterdziestym szóstym roku, przeprowadzają na samolotach instruktorzy społeczni Ryszard Ber i Tadeusz Rusko. Wraz ze Stanisławem Szomańskim odbywamy pierwsze starty szybowcowe z wyciągarki i na holu za samolotem. Do niezrównanych entuzjastów lotnictwa tego okresu należy zaliczyć Tadeusza Skałackiego. Obok pracy społecznej przy wyciągarce, którą pełnił z Piotrem Łoniem, przeszedł on w klubie szkolenie szybowcowe.

Rok czterdziesty szósty był rokiem organizacji i wielkiego entuzjazmu dla lotnictwa i szeroko zakrojonych prac nad odbudową lotnictwa sportowego. Wśród mechaników prym wiodą: Jan Lipiński i Piotr Łoń, a w pracy społecznej jako mechanik wspomniany już Tadeusz Skałacki.

Następny rok — to okres wzrastającej stabilizacji życia lotniczego. Aeroklub ma już własnych, wyszkolonych po wojnie pilotów szybowcowych i samolotowych. Szkolenie, trening pilotów do wyższych kategorii, przebiega w sposób zorganizowany. Członkowie Akademickiej Sekcji Lotniczej wchodzą w skład aeroklubu, w barwach którego kontynuują dalsze szkolenie lotnicze.

W roku czterdziestym siódmym kończy się okres pionierskiej pracy kilkunastu entuzjastów lotnictwa. Był to okres trudny, pracowity ale jakże wartościowy. Połączył on trwałym węzłem przyjaźni grupę młodych ludzi, którzy obecnie wspominają te czasy jako najpiękniejszy wycinek swego życia.

Trudno jest w krótkim opisie tych czasów wyliczyć wszystkich współpracujących kolegów. Z początku było nas kilku, później kilkunastu, wreszcie szeregi nasze osiągnęły liczbę kilkudziesięciu osób. Każdy jednak wniósł pewien wkład w rozwój lotnictwa sportowego. Ten wkład, który był potrzebny, aby istniało lotnictwo na Dolnym Śląsku (oprac. m).

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

ZBIGNIEW GIRULSKI. Urodził się 15 kwietnia 1930 r. w Dokrzycach, woj. wileńskie. Do szkoły podstawowej uczęszczał w Królewszczyźnie. W latach 1945—1948 mieszka w województwie poznańskim. Gimnazjum kończy w Nowym Tomyślu i w Olsztynie w 1948 r. W 1953 r. kończy Wydział Lotniczy Politechniki Wrocławskiej. Rozpoczyna pracę w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego na Psim Polu w charakterze konstruktora. Od 1958 r. jest kierownikiem Biura Konstrukcyjnego, a w 1963 awansuje na stanowisko zastępcy dyrektora technicznego. W roku 1962 został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi. Obecnie na PWr kończy kurs magisterski. Przez szereg lat był wykładowcą w Technikum Lotniczym.

Szkolenie szybowcowe uzyskał w 1950 r. w Lisich Kątach u instr. Hardta. Srebrną odznakę zdobył w 1954 r., a złotą i diament w 1958 r. Kurs samolotowy ukończył w 1958 r. we Wrocławiu. Posiada uprawnienia instruktora szybowcowego II klasy i pilota samolotowego II klasy. Wylatał 350 godzin na szybowcach i 250 na samolotach. Startował w I Mistrzostwach Juniorów na Żarze (1955).

STANISŁAW ŁUSZPIŃSKI. Urodził się 26 czerwca 1931 r. we Lwowie. Tam też ukończył szkołę podstawową. W 1946 r. przyjechał do Wrocławia, gdzie w 1951 r. ukończył liceum komunikacyjne. Pracuje w Biurze Projektów . W latach 1951—1954 odbywa zasadniczą służbę wojskową, latając jako strzelec pokładowy. Następnie pracuje w Biurze Projektów, by w 1958 r. w Centrum Szybowcowym w Lesznie rozpocząć pracę w charakterze instruktora. W latach 1962—1963 pełni w Aeroklubie Jeleniogórskim funkcję szefa wyszkolenia, a ostatnio jest instruktorem Aeroklubu Wrocławskiego.

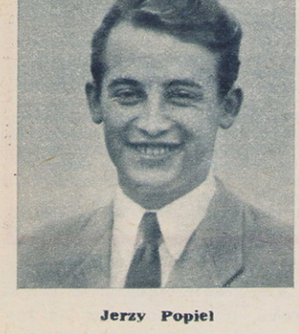
Szkolenie szybowcowe odbył w 1949 r. u instr. Wojtasika i Kolanowskiego. Następnie trenował w Aeroklubie Wrocławskim, gdzie uzyskał odznakę Srebrną (1955 r.), Złotą (1956 r.) i Diamentową (1957 r.). W roku 1957 wyszkolił się na samolotach. W roku 1951 ukończył kurs spadochronowy w Nowym Targu. W latach 1959—1963 startuje we wszystkich szybowcowych mistrzostwach Polski. W roku 1962 zajął 7 miejsce i zdobył członkostwo kadry narodowej. Ogółem wylatał 1 100 godzin na szybowcach, 800 na samolotach i wykonał 17 skoków.

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

JERZY POPIEL

Urodził się 15 stycznia 1933 r w Równem (obecnie ZSRR). W 1945 r wraz z rodzicami przyjeżdża z Równego do Lublina, a następnie do Gdańska-Wrzeszcza, gdzie zaczyna uczęszczać do gimnazjum ogólnokształcącego. Ze względu na służbowe przeniesienie ojca, wraz z rodziną przybywa do Wałbrzycha. Tam kontynuuje naukę w gimnazjum. W okresie jesienno-zimowym 1946 — 1947 jest słuchaczem teoretycznego kursu szybowcowego i kończy go pomyślnie. Wkrótce też zostaje członkiem Aeroklubu Wałbrzyskiego, którego kierownictwo powierza mu prowadzenie sekcji propagandowej. Zostaje również członkiem zarządu klubu.

Wysłany przez aeroklub do Strzebielina, zaczyna tam latać w sierpniu 1948 r., uzyskując w ramach PO „Służba Polsce" II stopień wyszkolenia szybowcowego. Po powrocie trenuje w Aeroklubie Jeleniogórskim. W międzyczasie, po rozwiązaniu Aeroklubu Wałbrzyskiego, przechodzi do



Jerzy Popiel

Aeroklubu Jeleniogórskiego, a w 1949 r przenosi się wraz z rodzicami do Wrocławia, zmieniając przynależność klubową. W sierpniu 1949 r wyjeżdża do Jeżowa, gdzie uzyskuje III stopień wyszkolenia szybowcowego. W 1950 r zdobywa Srebrną Odznakę Szybowcową i lata na Żarze (loty bez widoczności). Tego samego roku w grudniu uzyskuje w locie falowym wysokość 3 950 m. W 1951 r zdaje maturę. Startuje w Krajowych Zawodach Szybowcowych w Inowrocławiu (12 miejsce), na których to uzupełnia Złotą Odznakę Szybowcową i zdobywa diament za przelot docelowy. Jesienią tego samego roku rozpoczyna studia na Wydziale Lotniczym Politechniki Wrocławskiej.

W 1952 r rozpoczyna szkolenie na samolotach we Wrocławiu. Ponadto w roku tym zajmuje drugie miejsce na Krajowych Zawodach Szybowcowych w Kobylnicy, uzyskuje drugi diament za przewyższenie 6 200 m w locie chmurowym oraz uprawnienia instruktora szybowcowego.

W 1953 r zostaje mistrzem Polski na rozgrywanych w Lesznie Szybowcowych Mistrzostwach Polski; dokonuje wyczynu homologowanego na trasie 100 km (103 km/h); ustanawia nowy rekord Polski w prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 100 km na ..Sępie" (68,5 km/h); wykonuje przelot otwarty na odległość 511 km („Mucha-ter"), uzyskując tym samym trzeci diament; ustanawia rekord międzynarodowy w przelocie docelowym na szybowcu dwumiejscowym „Żuraw" z pasażerem Adolfem Siemaszkiewiczem (541,5 km), wreszcie jesienią przenosi się z Wrocławia na Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej i zostaje członkiem Aeroklubu Warszawskiego.

W 1954 r. bierze udział w eliminacjach kadry narodowej przed Międzynarodowymi Zawodami Szybowcowymi w Lesznie. Startując następnie w tych zawodach, jako jeden z trzech pilotów reprezentujących polskie szybownictwo, zajmuje trzecie miejsce. Tego samego roku otrzymuje tytuł Mistrza Sportu, Srebrny Krzyż Zasługi oraz wchodzi w skład Szybowcowej Kadry Narodowej.

Na Szybowcowych Mistrzostwach Polski w 1955 zajmuje czwarte miejsce, a w końcu czerwca uzyskuje na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej (sekcja budowy płatowców) dyplom inżyniera lotniczego. W tym samym roku przebywa w Chińskiej Republice Ludowej, latając tam na szybowcach i samolotach. Otrzymuje Chiński Medal Przyjaźni i „Złoty Medal za Wybitne Osiągnięcia Sportowe".

Od grudnia 1955 r do listopada 1956 r. jest pracownikiem działu technicznego ZG LPŻ. Na obozie treningowym w Jeleniej Górze zajmuje drugie miejsce (1956 r), a w Szybowcowych Mistrzostwach Polski (1956 r) startuje poza konkursem w ramach ekipy polskiej na mistrzostwach świata w Saint Yan. Od grudnia 1956 pracuje na stanowisku szefa technicznego Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie. W 1957 roku startuje w Szybowcowych Mistrzostwach Polski (15 miejsce) i w Szybowcowych Mistrzostwach Węgier (3 miejsce), na których zwycięża w dwóch konkurencjach (trójkąt 200 km i docel 100 km). Na obozie eliminacyjnym przed Szybowcowymi Mistrzostwami Świata (1958 r) zajmuje siódme miejsce. Bierze udział w konkursie akrobacji szybowcowej (Jelenia Góra — drugie miejsce), a w grudniu na fali uzyskuje przewyższenie 6 900 m i wysokość absolutną 8 320 m. Tego samego roku żeni się. W 1959 r. startuje w Krajowych Zawodach CSRS na Blaniku (6 miejsce); zostaje szybowcowym mistrzem Polski (1959), uczestniczy w obozie szybowcowej kadry narodowej w Łebie i Nowym Targu, a w październiku startuje z południowego zbocza w Jeżowie (z ręki — bez lin wzlotowych), uzyskując przewyższenie 5 300 m.

W 1960 r przed Szybowcowymi Mistrzostwami Świata ustanawia nowy rekord Polski w prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 200 km Leszno-Lwówek-Zielona Góra-Leszno na „Zefirze". W Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Kolonii (NRF) zajmuje drugie miejsce i zdobywa tytuł wicemistrza świata w klasie otwartej na szybowcu „Zefir". Po mistrzostwach otrzymuje po raz drugi Złoty Medal za wybitne osiągnięcia sportowe. W Szybowcowych Mistrzostwach Polski 1961 zajmuje drugie miejsce, a we wrześniu przenosi się na stałe z Jeżowa do Wrocławia, gdzie w aeroklubie pracuje jako instruktor-pilot szybowcowy i samolotowy do końca roku. Od stycznia 1963 r rozpoczyna pracę w Zakładach Sprzętu Lotnictwa Sportowego jako kierownik kontroli technicznej. W Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych 1962, rozegranych w Lesznie, zajmuje drugie miejsce. Bierze udział w obozie przygotowawczym przed mistrzostwami świata w Argentynie, a następnie startując w nich zajmuje drugie miejsce i zdobywa tytuł wicemistrza świata w klasie otwartej na szybowcu „Zefir". Po raz trzeci otrzymuje Złoty Medal za wybitne osiągnięcia sportowe.

W październiku 1963 jako przedstawiciel polskiego przemysłu szybowcowego demonstruje szybowce typu „Foka" i „Zefir" na Salonie Lotniczym w Genui (Italia). W marcu 1964 demonstrował „Zefira" na lotnisku Temloux koło Brukseli (Belgia).

Ogółem na szybowcach wylatał 2 128 h na 51 typach szybowców, a na samolotach 921 h na 15 typach. Na szybowcach przeleciał 42 100 km. Od 1957 oblatuje szybowce jako pilot doświadczalny. Ma uprawnienia pilota I instruktora I klasy (szybowcowego i samolotowego) jak również pilota doświadczalnego I klasy. (m)

BOLESŁAW KOCHANOWSKI

Urodził się 7 września 1919 roku w Wilnie. Na szybowcach zaczął latać w lipcu 1936 roku w Grzegorzewie, gdzie uzyskał kategorie A i B pilota szybowcowego. W miesiącu sierpniu pełnił tam funkcję społecznego mechanika. W następnym roku lata w Bezmiechowej. W tym samym roku uzyskuje kategorię C, a w 1938 r kategorię D — Srebrną Odznakę Szybowcową nr 141

Bolesław Kochanowski

(ISTUS nr 1073). Odznakę tę uzyskał po spełnieniu trzeciego warunku — przelotu na odległość 301 km (z Bezmiechowej do Kornicy — ZSRR). W 1939 r uzyskał świadectwo dojrzałości w liceum matematyczno-fizycznym w Wilnie. Tego samego roku, w czerwcu, ukończył unifikacyjny kurs instruktorów szybowcowych w Bezmiechowej. Latał tam w następnych dwóch miesiącach. Do wybuchu wojny wylatał na szybowcach 180 h.

Jesienią 1945 r rozpoczyna studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Wrocławskiej. Jest członkiem założycielem Akademickiej Sekcji Lotniczej we Wrocławiu, jak również Aeroklubu Dolnośląskiego. Jest prezesem Akademickiej Sekcji Lotniczej, jak również pierwszym przewodniczącym sekcji szybowcowej aeroklubu. W tym okresie pracuje również jako społeczny instruktor szybowcowy. Startując w Krajowych Zawodach Szybowcowych 1948 r zajął 18 miejsce. W 1949 r ukończył Wydział Lotniczy Politechniki Wrocławskiej, a w 1950 r uzyskał dyplom mgr inż. konstruktora płatowców (w latach 1945-1952 był asystentem katedry mechaniki i aerodynamiki).

W Szybowcowych Mistrzostwach Polski 1956 r zdobył 17 miejsce, natomiast rok później 31 miejsce. W 1957 r uzyskał Złotą Odznakę Szybowcową. W latach 1957-1959 był prezesem Aeroklubu Wrocławskiego, a w następnym okresie, do dnia dzisiejszego, wiceprezesem. W 1958 uzyskał uprawnienia pilota samolotowego, po przejściu szkolenia w klubie. W 1962 uczestniczył w Szybowcowych Mistrzostwach Polski, zajmując 31 miejsce.

Ogółem wylatał 1 320 h na szybowcach i 210h na samolotach. Zatrudniony jest jako kierownik Pracowni Projektowo-Konstrukcyjnej w Przedsiębiorstwie Planowania i Dostaw Inwestycyjnych we Wrocławiu. (m)

WACŁAW KORNASZEWSKI

Urodził się w 1924 roku w Poznaniu. Od wczesnych lat interesował się lotnictwem i jeszcze w młodości budował modele samolotów. W czasie studiów na wydziale lekarskim we Wrocławiu brał udział w tworzeniu (jesień 1945 r.) Akademickiej Sekcji Lotniczej, której pierwszym prezesem i organizatorem był Bolesław Kochanowski. Sekcja ta była zaczątkiem Aeroklubu Wrocławskiego. Pierwsze szkolenie szybowcowe odbył w Jeżowie Sudeckim lecie 1946 roku.

Akademicka Sekcja Lotnicza grupowała w swoich szeregach studentów wszystkich uczelni wrocławskich, w tej liczbie wielu studentów medycyny. Łącząc zainteresowania lotnicze z medycyna zorganizował w 1946 roku Sekcję Medycyny Lotniczej, której celem było skupienie medyków interesujących się tymi zagadnieniami. Sekcja organizowała zebrania poświęcone najnowszym zagadnieniom medycyny lotniczej, a jej członkowie oczywiście też latali — początkowo na szybowcach, później wielu ukończyło szkolenie samolotowe.

Wacław Kornaszewski ukończył szkolenie samolotowe w Ligocie Dolnej w 1948 r. W roku 1947 odbył pierwszą miesięczną praktykę w Centralnym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie w tzw. CIBLL-u. Pod okiem obecnego profesora Marczewskiego robił pierwsze kroki w dziedzinie medycyny lotniczej. Potem jeszcze wiele razy brał udział w szkoleniach organizowanych przez ten Instytut. Sekcja była w stałym kontakcie z ówczesnym centralny Instytutem Medycyny Lotniczej w Warszawie. Działalność wrocławskiej sekcji polegała między innymi na zabezpieczaniu wszystkiego co mogłoby służyć pracom z zakresu medycyny lotniczej. Między innymi zbierano książki i sprzęt oraz zabezpieczono przed zniszczeniem poniemiecką komorę niskich ciśnień. Komorę tę jako pierwszą w Polsce komorę stałą udało się dr. Kornaszewskiemu uruchomić dzięki pomocy wojewódzkiej poradni Sportowo-Lekarskiej w 1950 roku. Był to duży sukces w tym okresie i natychmiast przystąpił on z doc. Iwankiewiczem do badań wysokościowych. Jako pierwsi odbyli je uczestnicy obozów falowych w Jeleniej Górze. Ta inicjatywa prowadzenia badań wysokościowych u pilotów szybowcowych spotkała się z dużym uznaniem Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie, który w tym czasie nie posiadał jeszcze komory niskich ciśnień typu stałego.

W 1952 roku wobec stale wzrastającej liczby pilotów i skoczków zaistniała potrzeba utworzenia cywilnego ośrodka badań lotniczo-lekar-

Wacław Kornaszewski

skich. Wybór padł na Wrocław. Dr W. Kornaszewski był już wtedy kilka lat po studiach, ale nadal latał w Aeroklubie Wrocławskim i nadal interesował się medycyną lotniczą, mimo iż już wtedy specjalizował się w internie w klinice prof. dr E. Szczeklika. Powierzono mu zorganizowanie ośrodka badań lotniczo-lekarskich. Bardzo szybko powstał Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu. Otwarcie nastąpiło 1 kwietnia 1952 roku. Z pierwszych lekarzy, którzy do dziś pracują w GOBLL-u, są to doc. dr Stanisław Iwankiewicz i dr Grzegorz Agopsowicz.

Pracuje naukowo zamieszczając w prasie fachowej i pismach naukowych szereg pozycji. Między innymi opracował gimnastykę dla spadochroniarzy prof. Weinerta z Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego z Wrocławia. Zajmował się również wykrywaniem wczesnych wskaźników miażdżycowych u pilotów. Badał wpływ obniżonego ciśnienia na organizm pilota w czasie lotu wysokościowego. Te i inne tematy były drukowane jak również wiele z nich przedstawiał na Zjazdach krajowych i zagranicznych. W Moskwie w 1958 roku na zjeździe medycyny sportowej mówił o znaczeniu wychowania fizycznego dla zwiększenia wytrzymałości pilota na niedotlenienie w czasie lotu wysokościowego. Nadto reprezentował Aeroklub PRL na międzynarodowych Kongresach Medycyny Lotniczej w 1959 roku w Rzymie, w 1960 roku w Londynie, w 1961 roku w Paryżu, i w 1963 roku ponownie w Rzymie.

Udział w kongresach był nie tylko płaszczyzną do nawiązania kontaktów i wymiany doświadczeń, ale również okazją do przedstawienia prac naukowych prowadzonych we Wrocławiu w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo-Lekarskich. Za udział w Kongresie w Paryżu w 1961 roku, na którym mówił o badaniach we wrocławskiej komorze niskich ciśnień, otrzymał z rąk ambasadora Francji w Polsce pana Charpantier odznaczenie w postaci medalu Paul Berta (pierwszego fizjologa francuskiego zajmującego się działaniem niskiego ciśnienia na organizm człowieka).

Osobną dziedziną, którą szczególnie się pasjonuje, jest sprawa bezpieczeństwa i higieny pracy w lotnictwie. Przy pomocy Katedry Tworzyw Sztucznych Politechniki Wrocławskiej opracował w 1959 roku hełm dla skoczków spadochronowych. Pierwsza seria hełmów została zrobiona w GOBLL w 1960 roku.

Inne zainteresowania z zakresu medycyny pracy — to zjawiska zachodzące w organizmach ludzkich przy pracach wysokościowych nie tylko w lotnictwie ale i przemyśle, budownictwie itp. Ocena przydatności ludzi zdrowych do specjalnych zawodów.

Obecnie dr med. Wacław Kornaszewski (specjalista internista) pełni — bez przerwy od powstania ośrodka — funkcję dyrektora GOBLL APRL.

ALEKSANDER PAWLIKIEWICZ

Urodził się 19 marca 1928 r w miejscowości Monastyrzyska (obecnie ZSRR). Na szybowcach zaczął latać w lipcu 1947 r. i uzyskał kategorię A i B, zaś w 1948 r. w Pińczowie kategorię C pilota szybowcowego. W 1948 r rozpoczyna studia na Uniwersytecie Wrocławskim. Uczestniczy w turnusie żaglowym w Jeżowie. Srebrną Odznakę Szybowcową nr 385 uzyskuje w 1950 r; w tym samym roku bierze udział w kursie lotów wleczonych za samolotem, zorganizowanym po raz pierwszy we Wrocławiu. Zdobywa Złotą Odznakę Szybowcową nr 6 (1950 r). Uczestniczy w Krajowych Zawodach Szybowcowych 1951 (20 miejsce).

Dnia 19 lipca 1959 wykonuje jako pierwszy po wojnie a drugi w ogóle w Polsce, przelot na odległość ponad 500 km (511,5 km) na szybowcu dwumiejscowym z pasażerem, ustanawiając rekord między-

Aleksander Pawlikiewicz

narodowy. Startuje w Krajowych Zawodach Szybowcowych 1952, zajmując 8 miejsce.

W lutym 1953 r rozpoczyna pracę instruktora szybowcowego w Aeroklubie Wrocławskim, którą wykonuje do dnia dzisiejszego. Tego samego roku uczestniczy w Szybowcowych Mistrzostwach Polski (12 miejsce). Przebywając wraz z grupą naszych specjalistów (1955 r) w Chińskiej Republice Ludowej szkolił pierwszych instruktorów, za co w dowód uznania otrzymał w 1956 r Srebrny Krzyż Zasługi i Chiński Medal Przyjaźni. Startując w Szybowcowych Mistrzostwach Polski 1961 zajął 32 miejsce.

Ogółem wylatał 1 456 h na szybowcach i 828 h na samolotach. Ma uprawnienia instruktora i pilota samolotowego II klasy (m).

Z dziennikarsko-lotniczego podwórka

Jurek miał zawsze pociąg do balonów. O Tolku mówiło się, że to „stary lotnik". Kazik, gdy tylko nadarzała się jakakolwiek okazja, ładował się do wszystkiego co lata i gdyby to nawet był „czarodziejski dywan", wkroczyłby nań niewątpliwie z nieodłącznym mikrofonem w dłoni, poszybował w górę i doniósł radiosłuchaczom „szkoda, że państwo tego nie widzą..." Teresce brakuje chyba tylko wyposażenia lotniska w podręczny gabinet kosmetyczny i fryzjera — a wtedy już w ogóle nie opuściłaby tego rejonu. Z dwóch Andrzejów — jeden jest nieco powściągliwy, ale nie pomija nadarzających się okazji dosiadania „srebrnych ptaków", a drugi — świata nie widzi poza tym co ma skrzydła. Władek jest dostojny, bo to ten najwyżej postawiony w hierarchii dziennikarskiej, ale gdy tylko może i gdy ma okazję, zrzuca z siebie dyrektorską powagę i wędruje tak jak i inni... na lotnisko.

No i pozostałabym tylko jeszcze ja. Kiedy zaczął się ten mój „konik" lotniczy — to właściwie trudno zgadnąć. Pamiętam moment, gdy w redakcji zjawił się któryś z miłych przedstawicieli Aeroklubu i zaczął opowiadać o swej pracy i zapraszać na lotnisko. Pamiętam, jak we Wrocławiu zorganizowano Centralną Wystawę Lotniczą i z jakim zdumieniem podziwiałam wówczas „dostojnego" Farmana medytując nad tym, jak „to to" właściwie latało. I wreszcie pamiętam pierwszy podniebny spacer — szybowcem nad Wrocławiem, który chyba zadecydował o przechyleniu szali właśnie na konto lotnictwa. Ta nasza niewielka grupka dziennikarzy zarażona specjalnym „powietrznym" bakcylem nie szukała się zbyt długo. Bo najłatwiej ponoć dogadać się „lotniczej" rodzinie. Tym bardziej, że lotnisko jest wspólne, balony Jurka też przecież z niego startują — no i wspólny mamy Klub Dziennikarza.

Gdy Redakcja „Skrzydlatej Polski" zwróciła się do mnie, by napisać coś o Wrocławskiej Sekcji Klubu Publicystów Lotniczych — zastanowiłam się głęboko co pisać. Bo działalność nasza jest mało statystyczna. Nie możemy wykazać się tak jak inne szanujące się organizacje taką to a taką ilością odbytych zebrań, nie możemy odfajkować wygłoszonych na określony temat referatów i to z odpowiednią liczbą słuchaczy. Ba, trudno nam nawet podsumować, że napisaliśmy tyle to a tyle reportaży, felietonów, artykułów czy sprawozdań z życia lotniczego Wrocławia lub województwa. Bo przecież pisanie to nasz chleb powszedni, piszemy o różnych sprawach, każde z nas tkwi w swojej redakcji o bardzo ogólnym charakterze, ale każde, gdy tylko może i ma okazję, pisze o lotnictwie. No i staramy się jakoś żywo włączyć w nurt lotniczego życia. A jest w co. „Bazę operacyjną" w tym zakresie stanowi Aeroklub i jego kierownik, który jak magnes przyciąga wszystkich. I śmiem twierdzić, że gdyby nie on — to i nasza sekcja nie byłaby w stanie istnieć. Od czasu do czasu odwiedzamy Naukowe Zakłady Lotnicze, gdzie gościnny dyrektor zawsze znajdzie dla dziennikarza coś osobliwego. Interesującą placówką jest nasz GOBLL. Mamy swoją jednostkę lotniczą, której oficerowie jak zaczynają snuć opowieści przy kawie — to żałujemy, że takie ograniczone są możliwości naszych gazet i anteny, tyle bowiem fascynujących spraw przekazać można by czytelnikowi i radiosłuchaczowi. No i wreszcie we Wrocławiu — Zakłady Sprzętu Lotniczego, gdzie na świat przychodzą, pod czujnym okiem Jerzego Popiela, zwycięskie szybowce.

Utarło się powiedzenie, że Wrocław to miasto młodzieży. Nic dziwnego — 8 wyższych uczelni, około 20-tu tysięcy studentów. To jest przecież coś. Nasza jednak grupka sprawozdawców twierdzi, że Wrocław — to również lotnicze miasto, bo któreż inne gromadzi aż tyle instytucji mających coś wspólnego z lataniem. I właśnie te czynniki oraz entuzjazm dziennikarski spowodowały, iż 25-go kwietnia na antenie Rozgłośni Wrocławskiej Polskiego Radia ukazał się inauguracyjny numer „Magazynu lotniczego". Od tej chwili pozycja ta co miesiąc opowiadać będzie o wydarzeniach lotniczych Wrocławia. Tego przy gorącym poparciu Aeroklubu dorobiła się Wrocławska Sekcja.

Początkowo byliśmy tylko kolegami ze „Słowa Polskiego", „Gazety Robotniczej", PAP-u i Radia. Mniej więcej od dwóch lat jesteśmy Sekcją. Patronuje nam Jurek Białowąs — ten od balonów i II-ej wojny światowej, bo ona stanowi drugi jego konik. Więcej władz sekcyjnych nie powołaliśmy w obawie, że przy tak „rozlicznej grupie" będzie komu kierować, ale nie będzie kim. Zresztą Jurek zupełnie wystarcza. Na naszym koncie nie ma bowiem za wiele imprez. Dotychczas raz tylko mieliśmy możność goszczenia kolegów z Klubu Publicystów Lotniczych z całej Polski, no i po raz trzeci w historii (to duże słowo, ale pojemne) urządzamy Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów.

MARIA TEISSEYRE

Z HISTORII RAJDÓW DZIENNIKARZY I PILOTÓW

I Zlot Gwiaździsty Dziennikarzy do Wrocławia odbył się w dniach 8—12 maja 1962 r. Konkurencje lotnicze obejmowały punktualność zlotu i rajd dookoła Dolnego Śląska. Dziennikarze pisali dwa reportaże: z przelotu do Wrocławia i lotu nad ziemią dolnośląską. Zwycięzcy: 1. S. Maksymowicz — E. Barbarowicz (Wrocław), 2. Z. Jarończyk — A. Waligórski (Wrocław), 3. J. Zaiewski — J. Zarębski (Warszawa, „Skrzydlata Polska").

II Zlot (7—12 maja) prowadził z Wrocławia przez Jelenią Górę do Zielonej Góry i Szczecina. Powrót do Wrocławia. Odbyło się 5 konkurencji lotniczych i 2 dziennikarskie. Zwycięzcy: 1. Z. Dudzik — J. Zarębski (Warszawa, „Skrzydlata Polska"), 2. A. Adamkiewicz — T. Stępień (Warszawa, „Kurier Polski"). **(p).**

Redaktor Maria Teisseyre w karykaturze Wiesława Fuglewicza

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

ADAM LIP. Urodził się w Rzeszowie, 13 grudnia 1922 r. Do wojny ukończył gimnazjum ogólnokształcące. Był w tym czasie modelarzem lotniczym i brał udział w różnych imprezach. Do wojny ukończył kurs szybowcowy, zdobywając kategorię B. Wstąpił do Szkoły Małoletnich Lotnictwa w Krośnie, w której zastała go wojna.

1. IX. 1944 rozpoczął pracę w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Rzeszowie, skąd w 1955 r. przeniesiony został służbowo do WSK Wrocław. Ukończył technikum i WSI.

Działalność lotniczą wznowił wraz z reaktywowaniem Aeroklubu Rzeszowskiego, w którym pełnił funkcję wiceprezesa. Od 1957 roku jest działaczem Aeroklubu Wrocławskiego. Posiada I klasę pilota samolotowego i II szybowcowego. Wylatał ogółem ponad 1 000 godzin. Od szeregu lat pełni funkcję przewodniczącego sekcji technicznej AWr. Członek PZPR. Odznaczony Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi. Obecnie zajmuje stanowisko szefa produkcji WSK Wrocław.

STANISŁAW MAKSYMOWICZ. Urodził się w Wilnie 7 czerwca 1933 r. W 1946 r. przyjechał do Jeleniej Góry gdzie uczęszcza do gimnazjum i działa w harcerstwie lotniczym. Zajmuje się też modelarstwem, startując w zawodach i pokazach. Od 1947 r. jest członkiem Aeroklubu Jeleniogórskiego. Pierwsze loty wykonał w tym czasie z instr. Urbanowiczem. Odbył też kurs szybowcowy. W roku 1951 skończył liceum mechaniczne w Jeleniej Górze. Studiuje na WSWF we Wrocławiu i w 1954 r. uzyskuje tytuł magistra. Pracuje jako asystent Zakładu Gimnastyki i Sportów Zimowych WSWF. Członkiem AWr jest od 1949 r. Tam zdobywa srebrną odznakę w 1952 r. i kończy kurs samolotowy w 1953 r. Posiada uprawnienia pilota samolotowego I klasy, szybowcowego II kl. i skoczka

spadochronowego III kl. Wylatał 700 godzin na samolotach, 183 na szybowcach i wykonał 6 skoków. W 1958 r. wraz z J. Kurpielą zdobył mistrzostwo Polski juniorów (samolotowe). Od 1961 r. startuje we wszystkich mistrzostwach Polski w akrobacji samolotowej. W 1962 r. wraz z red. Barbarowiczem wygrał w I Gwiaździstym Zlocie Dziennikarzy i Pilotów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 3410 Z-16

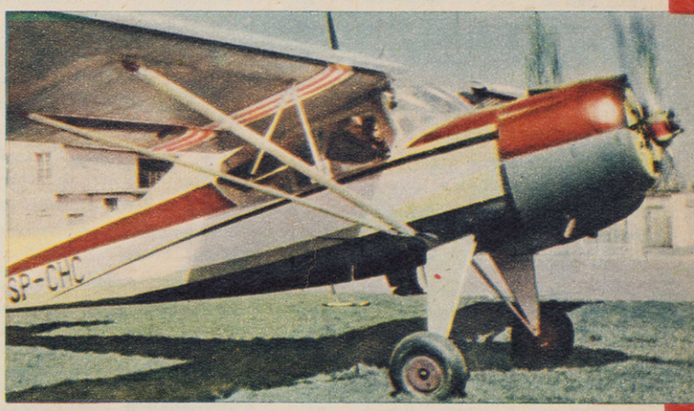
*RAKIETA PO WROCŁAWIU

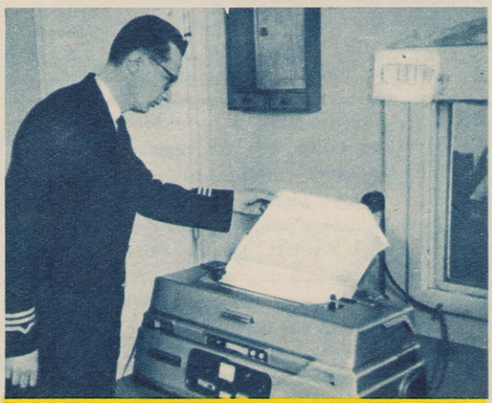
Ul. Świerczewskiego

Nawet najbardziej roztargniony sprawozdawca musiałby na tej jednej z głównych ulic dostrzec okazały budynek, w którym mieszczą się liczne stowarzyszenia inżynierów i techników — również i lotniczych, skupionych w Naczelnej Organizacji Technicznej. Trochę dalej na tej samej ulicy, ale już w nowym budownictwie (foto niżej), mieszczą się biura PLL LOT ozdobione prążkowanym neonem i symbolicznym żurawiem.

NASZE POJAZDY

W kabinie NYSY Władysław Buła, kierowca AWr. Pracuje tu od 1951 r. Od 1945 r. przebywał w Ligocie Dolnej. Latał na szybowcach i ukończył pilotaż samolotowy. Z prawej: A oto PZL-101, SP-CHC, płatowiec, z którego Bernard Koszewski w bardzo ciężkich warunkach atmosferycznych wykonał serię zdjęć pt. „Wrocław z lotu ptaka". Na fotelu pilota Józef Baczyński doświadczony lotnik.





Zawiadowca, zawiadowca

Niegdyś — wprawdzie kolejowa — służba ta była opiewana w piosenkach. Dziś spotykamy zawiadowców lotniczych na wszystkich lotniskach. W Małym Gądowie funkcję kontrolera ruchu pełni m. in. p. Adam Gawroński (na zdjęciu przy książce przelotów). Przed przelotem, po przylocie nie zapomnijcie odwiedzić go. Zostaniecie załatwieni sprawnie i grzecznie, licencje jednak, jak też wszystkie dokumenty muszą być „jak trza".

FAKSYMILE

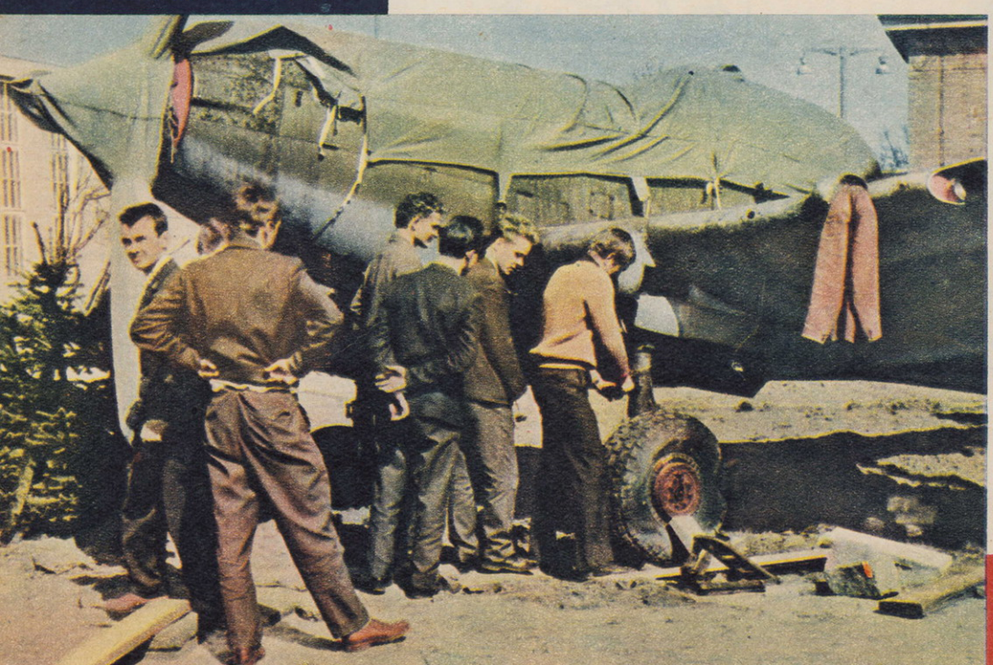
Faksymile, czy też pisząc z cudzoziemska Facsimile, to urządzenie do zdalnego przekazywania gotowych (!) map synoptycznych. Po raz pierwszy u nas demonstrujemy to osiągnięcie współczesnej techniki z wrocławskiego Biura Prognoz, po którym oprowadzał nas dyżurny synoptyk p. mgr Ryszard Dyczkowski. Faksymile synoptyczne z aktualną sytuacją meteorologiczną na razie pozwala na porównanie własnych opracowań z zagranicznymi. W przyszłości zapewni znaczne ułatwienie w pracy synoptycznej.

Podpatrzone

Na dziedzińcu Lotniczych Zakładów Naukowych w Psim Polu, podpatrzyliśmy grupę młodych ludzi, jak z zapałem budowali płyty fundamentowe pod niedawno otrzymany w darze stary samolot szturmowy. Jeśli płatowiec, w co nie wątpimy, zostanie nieco odremontowany i pomalowany, to niejedno jeszcze pokolenie techników lotniczych z LZN będzie go podziwiać.

RODZINNE HOBBY

Bracia Zygmunt i Henryk Heinemanowie (zdjęcia z prawej), starzy wrocławianie, nie są związani bezpośrednio z lotnictwem, gdyż jeden jest księgowym, a drugi ekonomistą, a mimo to dysponują potężnymi eskadrami w miniaturze: ponad 100 sztuk różnych typów samolotów w skali 1 : 72 liczą ich zbiory. Obaj prześcigają się w precyzji odtworzenia kształtów wybranych płatowców. Chętnie demonstrują swe zbiory na różnych wystawach. Obaj rodem z Warszawy. Pan Zygmunt rozpoczął budowę modeli latających w 1929 roku, a redukcyjnymi zajął się od 1932, natomiast pan Henryk przejął pasję brata dopiero od roku 1933.



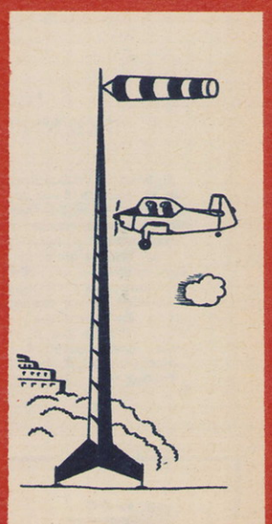


Foto: B. K. i P. E.
Rys. W. Fuglewicz